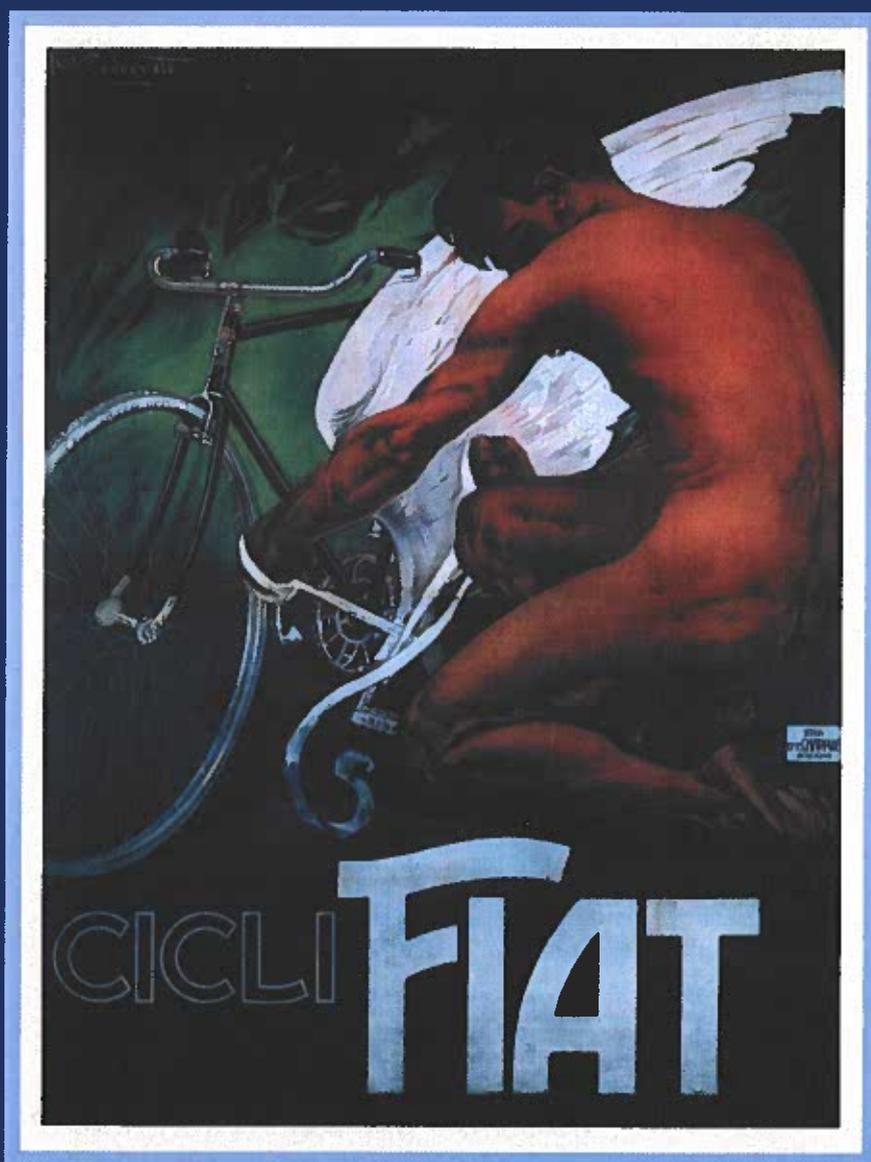


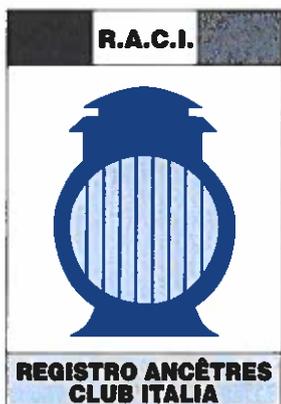
R. A. C. I.

Registro Ancêtres Club Italia



RIVISTA UFFICIALE DEL REGISTRO ANCÊTRES CLUB ITALIA - VIA CENTALLO 11 - TORINO - TRIMESTRALE
Spedizione in abbonamento postale - Pubblicità 50% Torino - 2° semestre 1999 - N. 3/99

Luglio - Ottobre 1999



Rivista Ufficiale del
**REGISTRO ANCETRES
CLUB ITALIA**

**Anno 3 - N. 3
Luglio - Ottobre 1999**

Direttore Responsabile
Antonio Carella

Redazione
Giulio Alfieri
Umberto Anerdi
Alberto Bersani
Nicola Colangelo
Massimo Condolo
Vittorio Fano
Franco Di Blasi
Paolo Fissore
Vito Sasso

**Autorizzazione
Tribunale di Torino**
n. 4875 del 2.2.1996

**Fotocomposizione
e Stampa**
Tipotecnica Ernani
Via S. Anselmo 25 - Torino

La rivista viene inviata
gratuitamente a tutti i soci del
Registro Ancêtres Club Italia

Sede e Redazione
C.so Taranto 85 - 10154 Torino
Tel. 0119243762
Fax 0112422378
P. IVA 07129810011

Le opinioni espresse negli articoli
appartengono ai singoli autori, dei
quali si intende rispettare la libertà
di giudizio, lasciando agli stessi la
responsabilità dei loro scritti.

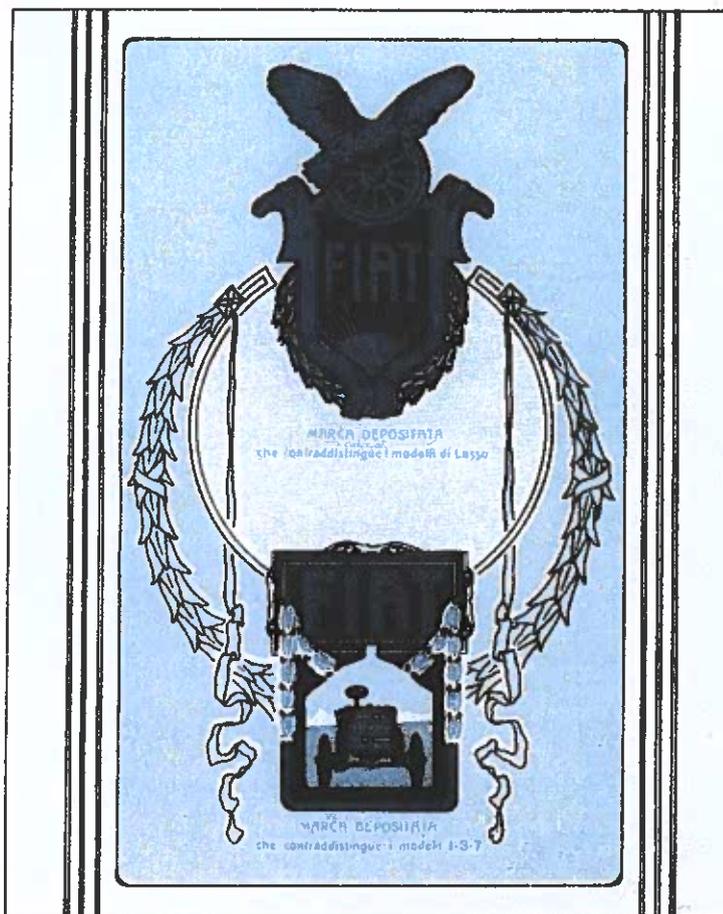
S O M M A R I O

8 marzo 1906, data storica della FIAT
di Antonio Carella pag. 2

Garages Riuniti
di Antonio Carella pag. 7

La mitragliatrice Revelli
di Antonio Carella pag. 25

Lo sapevate...? I trionfi ciclistici della Fiat!
di Antonio Carella pag. 26



Dal libretto CICLI FIAT del 1911, si ha la conferma di una notevole produzione di biciclette normali e di lusso.

In copertina il noto manifesto, rarissimo, Cicli Fiat del 1909 realizzato dal pittore Plinio Codognato (1878-1904)

8 marzo 1906, data storica della FIAT

di Antonio Carella

Nella seduta del consiglio del 28/9/1900, Giovanni Battista Ceirano decide di lasciare la Fiat e promuovere con il fratello la Fratelli Ceirano nella prima officina di

corso Vittorio Emanuele , 9 Torino.

Il 18/4/1901 Giovanni Agnelli segretario della società Fiat discute all'ordine del giorno del consiglio di amministrazione le dimissioni dell'ing. Aristide Faccioli.

Il valore del tecnico della Welleyes, non è in discussione, ma Agnelli non accetta la sua evidente carenza di dirigente industriale.

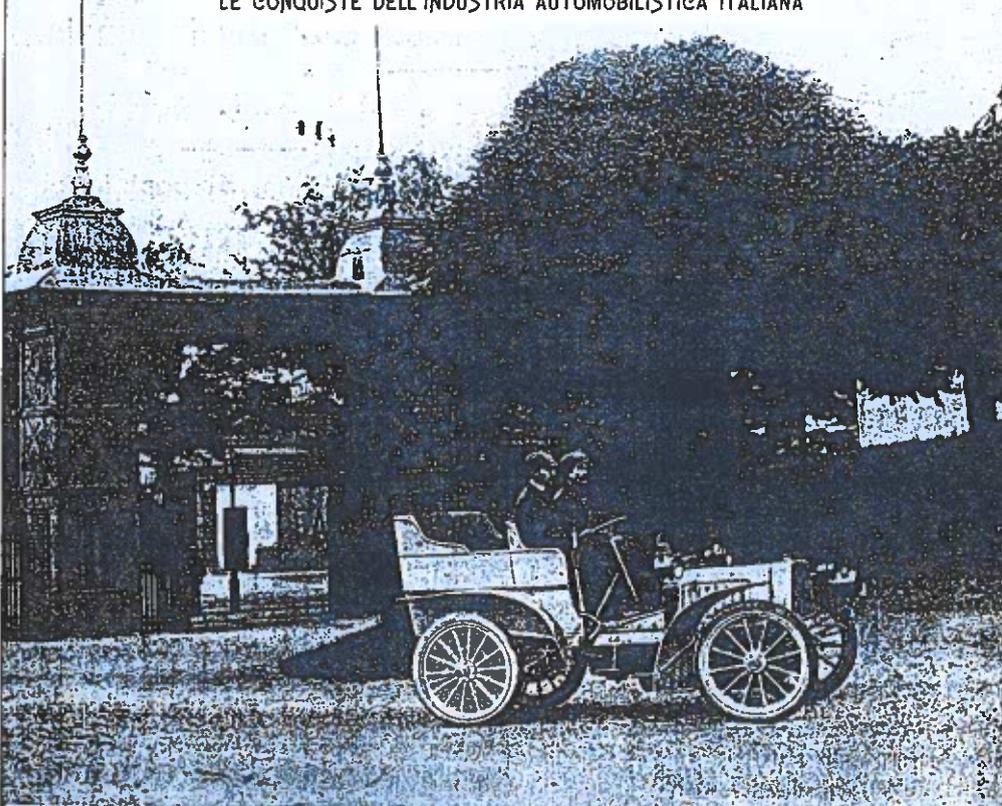
Una grande azienda come la Fiat non poteva ignorare i validi brevetti stranieri se questi invitavano a migliorare l'efficienza del proprio prodotto, per rimanere ancorati ad una tecnica sperimentale.

Giovanni Agnelli rispettava la valenza tecnica dell'ing. Faccioli, ma una grande industria pur avendo bisogno di validi collaboratori doveva necessariamente attenersi ad una rigida disciplina dei ruoli.

Arriva così a dirigere la parte tecnica l'ing. Giovanni Enrico (1851-1909). Breve fu la sua permanenza di dirigente Fiat, ma bastò a creare un gruppo di altissimo valore. La sua grande esperienza industriale, in tutti i campi della meccanica ed il senso innato del-

LA STAMPA
Ippica - Atletica - Equitativa
Ginnastica - Calcio - Tiro - Pallanuoto
Giochi Sportivi - Varietà
Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.
Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazie
Nautica - Canottaggio - Yachting
(Costo normale della Posta)DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA
ABBONAMENTI: Anno L. 6 - Estero L. 10 - Il mese nuovo Lit. 10
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: TORINO - Piazza Sall'erina, 20 - TORINO - Telefono 1120-1121
INSEIZIONI: Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

LE CONQUISTE DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA



Vettura 8 HP P. I. A. T., mod. 1902, che ha coperto 2141 km. in 57 ore di marcia consecutiva.

Il sig. Agnelli accompagnato da un meccanico e da un giornalista partiva, con vettura P. I. A. T. 8 HP, mod. 1902, da Torino il 24 maggio alla volta di Genova, Pisa, Roma, Napoli, Sorrento, Napoli, Positano, Forlì e Torino, coprendo km. 2141, in ore 57 di marcia consecutiva.

Sempre con vettura 8 HP P. I. A. T., mod. 1902, il sig. P. Morsaglia di Torino partiva il 15 corr. alle ore 1,30 da Ponte Isabella e per Alessandria, Piacenza, Bologna, Pistoia, Grosseto, raggiungendo Roma alle ore 4 anti di martedì 17 corr., coprendo 831 km. in un solo giorno di marcia. Lo stesso vettura ripartiva da Roma immediatamente e alle ore 1 h2 anti, di mercoledì rientrava a Torino.

Molte altre volte, in condizioni di marcia, in entrambi i sensi, le vetture P. I. A. T. non ebbero il minimo incidente.

l'organizzazione lo aiutarono a comporre una affiatata squadra tecnica prestigiosa (ing. Momo - ing. Lauro Bernardi) che affronterà agevolmente ogni ostacolo con la formazione della "Brevetti Fiat".

Nel 1902 la partecipazione delle automobili Fiat alle competizioni sportive, dimostra la crescente progressione tecnica.

Gli sforzi erano diretti a perfezionare il disegno sia per un progressivo miglioramento tecnico sia per la ricerca di ridurre i costi.

Occorreva aumentare le prestazioni e far decrescere i prezzi di vendita.

Il prezzo di costo è il frutto di studi ininterrotti di tutti gli elementi del prodotto. L'operaio "aggiustava" per tentativi: gli squilibri di rendiconto fra le unità costruite costituivano un intralcio ai programmi. La divisione tattica delle varie fasi di lavorazione e montaggio avrebbe migliorato la situazione: la partecipazione di molte tecniche era necessaria e dato che ciascuna di essa poteva influire sulla impostazione del prodotto, i compiti iniziarono a venir divisi, in modo che la specializzazione potesse apportare benefici alla omogeneità e alla sicurezza industriale.

La costruzione automobilistica era tra le più difficili che l'industria stava affrontando. In 12 mesi il procedimento del montaggio fu migliorato ponendolo sotto la vigilanza di tecnici-preventivisti. Funzionari furo-

no inviati all'esterno dell'Officina Centrale per concretare lavorazioni mediante una regolare alimentazione di parti presso fornitori.

Fu posto il seme della **cattena-produttiva**: si creò una linea di montaggio in cui gli operatori occupavano un posto disponendo dei "loro" utensili; il motore veniva collocato sul telaio già predisposto, e per la trasmissione, per lo sterzo, per i mozzi, per la carrozzeria ed accessori, dovevano provvedere specialisti destinati a quelle precise operazioni.

- Ogni passo verso la normalizzazione produttiva costituì uno scoglio.

- La capacità individuale dell'operaio torinese difendeva l'orgoglio di fabbricare tutta l'automobile. Pertanto l'immissione di semi-lavorati e lavorati nel ciclo produttivo mediante una disciplina di nuovi sistemi di immagazzinamento e distribuzione rese un immediato servizio al coordinamento produttivo.

I pionieri della m e c c a n i c a automobilistica avevano avuto

l'assillo di far camminare gli automezzi costruiti, e scarse cure avevano dato al conforto e sicurezza dei passeggeri. La Fiat nel 1903 creò un tipo di progettazione con alta consistenza tecnica e di caratteristiche di efficienza senza pari.

Partecipò a competizioni internazionali di ogni genere, in velocità pura, in salita, in regolarità. I formidabili successi di questo tipo aprivano un importante programma per il raggiungimento dei mercati stranieri, le corse, le affermazioni, l'interesse spettacolare, i risultati pratici conse-

Publicità
nella pagina della
"Stampa Sportiva"

LE NUOVE

Automobili F.I.A.T.

MODELLO 1902

La Fabbrica Italiana di Automobili ha creato recentemente un nuovo tipo di vettura leggera che riunisce in sé gli ultimi perfezionamenti studiati nel campo dell'industria automobilistica.

Il telaio è di legno con robusti rinforzi e con traverse metalliche: sovr'esso può applicarsi qualunque forma di carrozzeria. Gli assi e le molle sono robustissimi: le ruote, uguali, sono guernite di gomme Michelin. I varii cambiamenti di velocità si ottengono per mezzo di un carter di ingranaggi sempre in presa, di manovra facile e sicura. La guida è irreversibile; i freni sono istantanei e potenti.

Al detto tipo di telaio si applicano motori di 8, 12, 24 cavalli, con accensione elettro-magnetica, raffreddamento ad acqua con pompa e ventilatore, avviamento graduale, funzionamento silenzioso, economico.

Chiedere il Catalogo illustrato alla
FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI - SOCIETÀ ANONIMA
TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO

guiti dalla Fiat, giovarono alla causa dell'automobile. Nel 1903 la Fiat iniziò la costruzione di motori per imbarcazioni di qualunque portata. I battelli automobili Fiat ottennero brillanti vittorie sui laghi. In mare la Fiat equipaggiò unità sommergibili con motori a petrolio da 150 e da 300 Hp, che rappresentavano il grado più raffinato della tecnica del tempo, stante le condizioni di massima leggerezza, minimo ingombro e relativa potenza che questa speciale applicazione richiedeva:

- Motoscafo da 16 HP a benzina.
- Motore a benzina per imbarcazioni da 60 HP da corsa.
- Motore a benzina da 20 HP per battelli.
- Motore a petrolio per

sommergibili con potenza di 300 HP.

In questo stesso periodo iniziò la costruzione dei veicoli industriali autocarro della portata utile di 4 tonn. munito di motore 28/40 HP con diametro di alesaggio e corsa 125x150 mm. a 4 cilindri di cm³ 7.359.

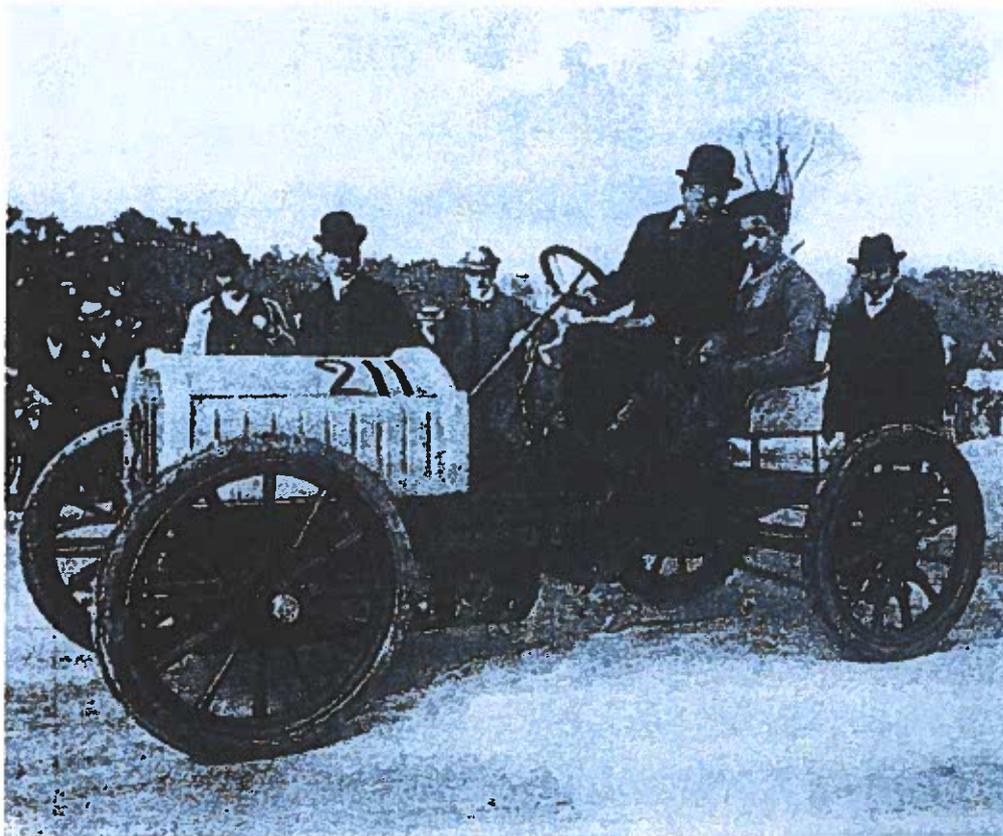
Superava il 17% di pendenza, notevole alla sistemazione del motore completamente davanti all'asse anteriore per lo sfruttamento di spazio utile di m. 4,80 su ingombro totale di m. 6,80. Le ruote erano in legno cerchiato in ferro, non esistevano allora anelli in gomma che tollerassero carichi unitari così elevati. La caratteristica fondamentale del disegno risiedeva nella concezione del massimo avanzamento possibile dei gruppi meccanici e di

guida allo scopo di ottenere, una buona distribuzione di carico, con sporgenza posteriore all'asse delle ruote posteriori notevolmente ridotta.

Questa particolare caratteristica Fiat doveva, decine e decine di anni dopo, imporsi ovunque come impostazione generale dell'autoveicolo a scopi industriali.

Il settore delle automobili nel periodo del pionierismo, l'industria italiana vive non programmando, un particolare momento di frammentazione del prodotto. I costruttori sono occupati in esperienze di laboratorio nel tentativo di impossessarsi della nuova tecnica costruttiva. La Fiat, invece aveva vissuto una fase di intensa crescita, con la ricerca e l'applicazione dei brevetti necessari per emergere. La produzione Fiat era passata da 24 unità nel 1900 a 132 nel 1903, da 452 nel 1905 a 1.907 nel 1906, determinando un forte incremento dei profitti. Il successo della Fiat generava altrettanto beneficio in tutte le aziende meccaniche ad essa collegate. A Torino le Officine Meccaniche Michele Ansaldo di via Cuneo, vivevano dal 1889 una concreta e positiva realtà che nel giro di pochi anni avevano visto il trionfo sui concorrenti del proprio lavoro sia come qualità, che come produzione. Michele Ansaldo offre alla Fiat, appena nata, una combinazione singolare. L'attrezzatura dello stabilimento di

Lancia e Cagno su una vettura da corsa 30 cavalli. Parigi - Madrid 1903.



Via Cuneo, fonderie e utensilerie, potevano ottimamente servire per la fabbricazione del nuovo mezzo di comunicazione.

Nella seduta del Consiglio di amministrazione Fiat del 21 febbraio 1905 la proposta di Michele Ansaldo viene presa in grande considerazione, e determina la formazione di una nuova società. Nella quale, il consiglio di amministrazione è costituito da 6 membri di cui farebbero parte tre membri della Fiat, due della ditta M. Ansaldo, uno della Banca Commerciale.

La presidenza sarebbe riservata alla Fiat. Ed ecco che la fabbrica torinese di automobili e le Officine Meccaniche e Fonderie Ansaldo giungono ad una collaborazione dalla quale nacque la nuova sigla "FIAT-ANSALDI" con la quale venne lanciata in Europa un nuovo tipo di vettura che rappresentava un deciso balzo in avanti di avanzata tecnologia.

A questo fine FIAT e ANSALDI creano una nuova grande officina a lato delle esistenti "Officine Meccaniche" di via Cuneo, su un'area di 20.000 mq., sicché il complesso Ansaldo e FIAT-ANSALDI occupa ora più di 40.000 mq.

L'organizzazione commerciale era sviluppata dall'Fiat per mezzo dei suoi agenti in ogni parte del mondo.

Nell'Assemblea straordinaria del 26 aprile 1906 la Fiat ha stabilito di aumentare il suo Capitale e di cambiare il nome in Società

Autonoma Brevetti Fiat. Il 1906 è l'anno delle grandi trasformazioni della Soc. Fiat, ma soprattutto di notevole crescita.

Le aziende che seguono l'andamento produttivo della fabbrica torinese sentono la necessità di rinnovarsi, per soddisfare gli aumentati bisogni tecnici ed evolutivi. Così capita che la Ditta Zunini e Baglietto costituisce una nuova Società per la costruzione di scafi per canotti a motore e chiede il Concorso della Fiat. A Milano, la Società di cui fa parte l'ing. Garuffa che ha studiato l'applicazione del gas povero ai motori da carri trasporto, intende trasformarsi e cerca dei capitali, chiede il concorso della Fiat.

L'ing. Dubox proprietario e Direttore di una fabbrica di macchine utensili in Torino, trasforma la sua azienda in Società Anonima e chiede il concorso della Fiat.

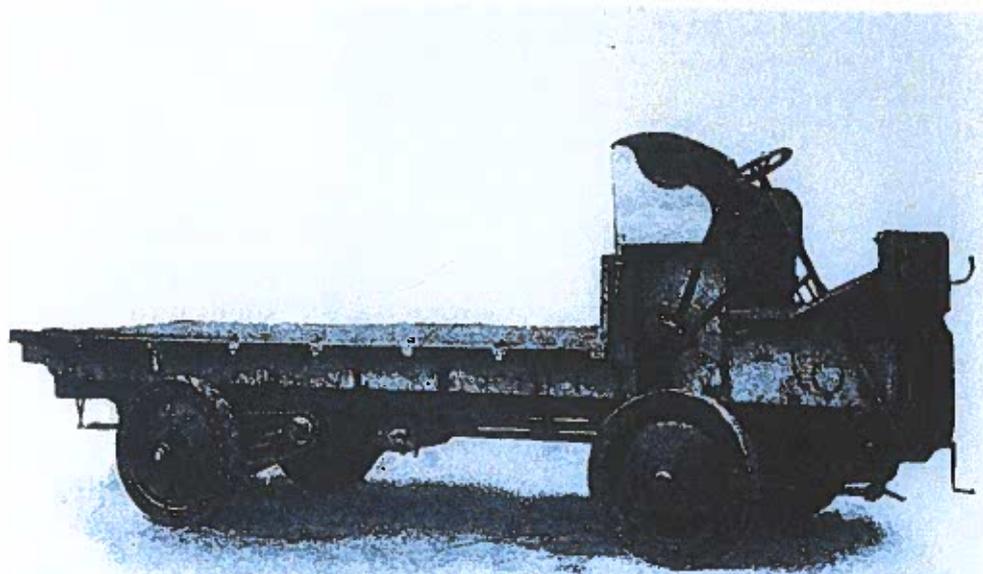
A Torino una unica fonde-

ria di ghisa malleabile, la fonderia Sbardolini, fornitore Fiat, è ben avviata con buona clientela.

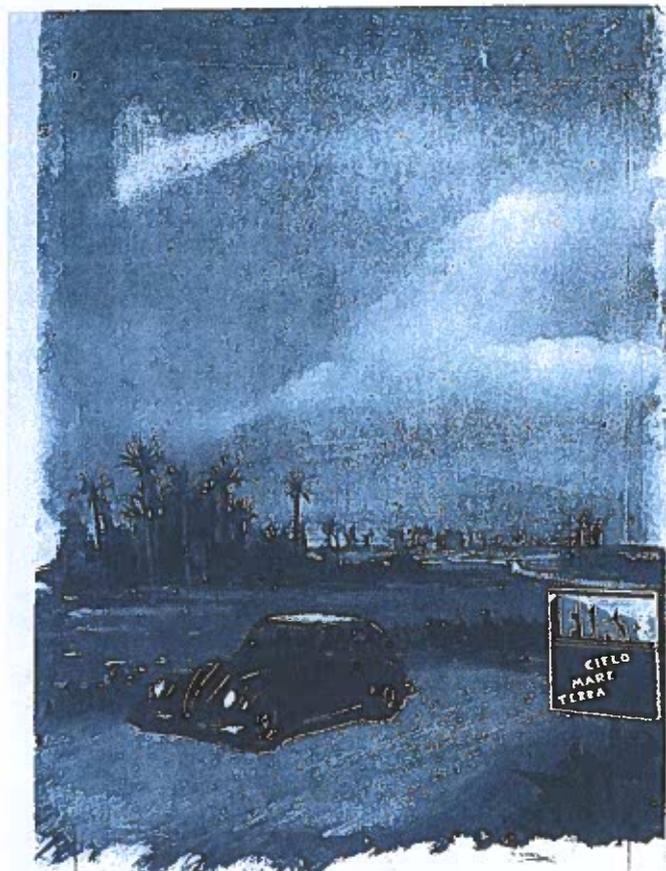
La Sbardolini vuole raddoppiare il suo capitale per ingrandire e chiede alla Fiat di partecipare alla nuova Società in accomandita semplice.

Il sig. Incerti, propone alla Fiat, una interessante combinazione, portare il capitale dalla soc. accomandita "R.Incerti & C." da lire 85.000 a lire 1.200.000 costruendo una fabbrica fuori Torino. L'Incerti chiede alla Fiat di partecipare alla Società in nome collettivo; Incerti mettendo a disposizione un salto del corso d'acqua di 500 HP di sua proprietà in vicinanza di Villar Perosa, mentre la Fiat si faceva carico del costo del nuovo impianto.

Il nome Fiat, ormai famoso nel mondo, suggerisce al Senatore Federico Bettarin di Brescia proprietario di una fabbrica a New York, la Fabbrica Italo Americana



Autocarro della portata utile di 4 Tonn. Munito di motore 28/40 HP con diametro e corsa 125x150 mm. - 4 cil. - cmc. 7359. Superava il 17% di pendenza. Notevole in sistemazione del motore completamente davanti all'assale anteriore per lo sfruttamento di spazio utile di mt. 4,80 su un ingombro totale di mt. 6,80. Le ruote erano in legno cerchiate in ferro, non esistendo allora anelli in gomma che tollerassero carichi unitari così elevati. I freni principali agivano sull'esterno dei cerchi delle ruote posteriori, cioè nel sistema ferro-tramviario.



La diversificazione predisposta dal nuovo Statuto del 1906, permetterà successivamente la realizzazione di manifesti inneggianti alla produzione Fiat in...

**CIELO
MARE
TERRA**

Tabacchi; chiede ed ottiene dalla Società Fiat di pubblicare la sagoma delle automobili Fiat stampata sulla fascetta dei sigari, la carta dei pacchi o le scatole dei tabacchi.

Il cav. Ludovico Scarfiotti Presidente Fiat nella seduta d'Amministrazione del 6 febbraio 1906 informava il Consiglio di Amministra-

zione che molte proposte di varie combinazioni erano pervenute da parte di altrettante aziende industriali.

Per assorbire nuove aziende è però indispensabile fare un aumento di capitale ed il cambiamento di alcuni articoli dello Statuto che limitano l'attività dell'Azienda Fiat.

Così fra le altre combinazioni si presenta la possibilità propizia di rilevare lo stabilimento Ansaldo, considerata la disponibilità di Michele Ansaldo che nello stesso anno si univa a

Matteo Ceirano, creando la "Società Piemontese Automobili Ceirano-Ansaldo" costituita il 12 giugno 1906 per la fabbricazione delle Automobili marca SPA.

Quindi su suggerimento dell'avv. Ferraris e Bosio si mette in liquidazione la Società Fiat e Ansaldo.

Si costituisce una nuova Società Anonima con il

capitale rappresentato dagli apporti delle aziende in liquidazione corrispondenti rispettivamente a lire 8.000.000 e 1.000.000.

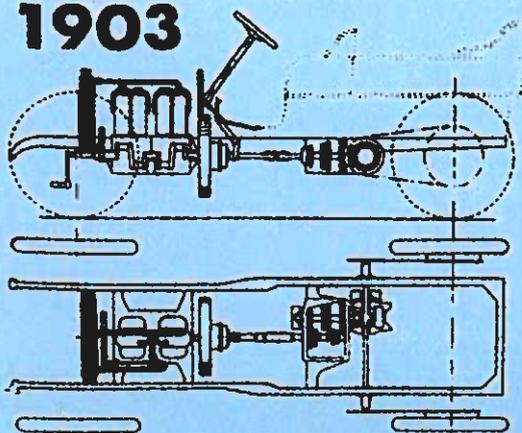
Si crea così questa nuova Società Fiat.

Nasce l'8 marzo la Fabbrica Italiana Automobili Torino (Società Anonima) FIAT (capitale lire 9.000.000).

Vengono eletti per acclamazione l'Avv. Ludovico Scarfiotti a Presidente e il Cav. Michele Ceriana Mayneri a Vice presidente. L'Ing. Enrico Marchesi segretario del consiglio all'unanimità. Viene quindi dato mandato al Presidente di acquistare dal liquidatore la Fabbrica Italiana d'Automobili "marca FIAT".

Nella seduta del Consiglio del 24 marzo 1906, il Presidente cav. L. Scarfiotti, dopo la votazione per schede segrete e lo spoglio, dichiara eletti: Amministratore Delegato il Cav. Giovanni Agnelli; Direttore Generale l'Ing. Enrico Marchesi; ai quali viene dato ampio mandato di rappresentanza della Società Fiat sia con firma congiunta che

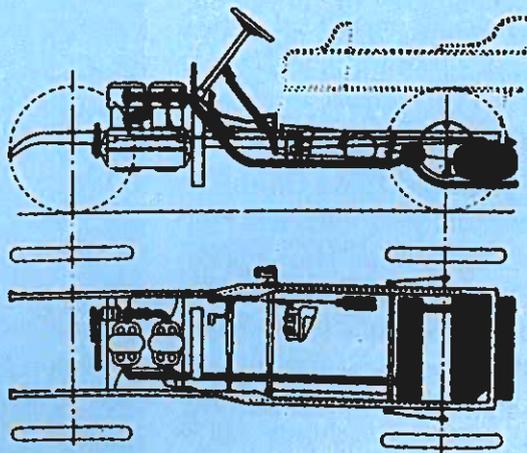
1903



IL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO A POMPA MECCANICA ED ALPIRO RADIATORE.

SCHEMA DELLE LINEE DEL MOTO.

COMANDO DEL FRENO A PEDALE ED A MANO.



separatamente.

Sono ancora in atto combinazioni commerciali per assicurare espansione al programma di sviluppo della Fiat; la Fiat Muggiano e la Società S.Giorgio si accordano per la costruzione di un cantiere: la nuova società si chiamerà Fiat S.Giorgio.

Sempre in questo periodo la Fiat destina un sussidio di Lire 500 per le scuole officine serali, di cui è presidente l'Ing. Thovez per-

ché le fabbriche di automobili dovrebbero appoggiare ed aiutare la scuola dei chauffeurs.

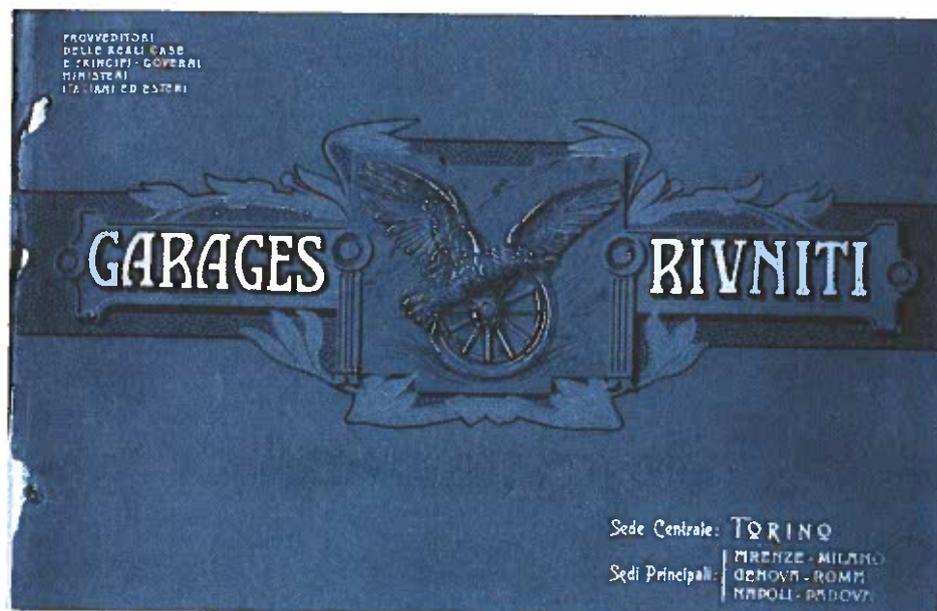
Tale aiuto dovrebbe rappresentare un diretto vantaggio per le fabbriche automobilistiche, e contemporaneamente, disegnando nuove strategie di mercato si dispone una cauzione per i tre amministratori che fanno parte del Consiglio della Società Garages Riuniti. Proprio perché attraverso questa organizzazio-

ne di vendita ed assistenza, la Fiat propone il suo "modello 1907" che come riferisce il Direttore Marchese di ritorno dall'Esposizione di Berlino, del novembre 1906: un'automobile che ha riscosso un'ottima impressione tanto da assicurare i contratti di prenotazione in corso con gli agenti Fiat, che non solo coprono tutta la produzione dell'anno 1907, ma anche quella del 1908.

Garages Riuniti

di Antonio Carella

A questo punto della mia ricerca d'archivio, ritengo un buon regalo per i nostri appassionati lettori pubblicare qui di seguito il raro libretto dei Garages-Riuniti. In questo libretto sono evidenti i tanti traguardi raggiunti dalla casa Torinese attraverso i vari capitoli; con la tecnologia, i trionfi ed i record e, con i molti brevetti acquisiti, apprezzamenti in tutte le parti del mondo.



GARAGES RIUNITI

Il crescente trionfo dell'Industria Automobilistica Italiana, il grandioso sviluppo del movimento turistico del nostro paese, hanno suggerito la creazione della Società **Garages-Riuniti** caratterizzata dai tre nomi:

- FIAT - ALBERTI - STORERO -

I **Garages-Riuniti**, consci di quanto può occorrere alla loro numerosa clientela, desiderosi di favorire in qualunque esgenza i signori Automobilisti che percorrono l'Italia, hanno stabilito nelle principali città, in appositi moderni fabbricati, delle *Sedi principali*, che mirando ad un unico scopo e funzionando con uniformità di criteri, rispondono a tutte le esigenze.

I **Garages-Riuniti** hanno presso ogni sede:

Grandiosi saloni, aperti anche di notte, per ricoverare Automobili, con adatti locali per lavaggio e pulizia delle Macchine;

Officine con apposito macchinario e personale tecnico capace di compiere qualsiasi lavoro di riparazione;

Forniture complete di accessori e parti di ricambio;

Assortimento di pneumatici;

Deposito di benzina e lubrificanti;

Forniture complete per i signori Automobilisti e Chauffeurs, i quali troveranno inoltre a loro disposizione:

Gabinetti per toilette;

Riviste e Giornali sportivi;

Carte Topografiche;

Telefono Urbano ed Intercomunale.

La Società **Garages-Riuniti**, oltre che essere Agenzia Generale di Automobili F.I.A.T., provvede qualunque altro tipo di macchina, e cioè:

Vetture da città, sia elettriche che a benzina.

Vetture da turismo con motori di media e grande potenza.

Omnibus per Alberghi e per pubblici servizi.

Camions e Carri da trasporto.

Gruppi motori per imbarcazioni.

La *Sede di Firenze* dispone di uno speciale riparto, che, fornito del più perfezionato macchinario, e diretto da abile personale, è in grado di eseguire qualsiasi genere di *Carrozzeria*.

Presso tutte le altre Sedi, i **Garages-Riuniti** forniscono *Carrozzerie* di ogni forma, su chassis di qualsiasi marca, valendosi dei più abili e rinomati produttori del genere.



Richiedere presso le Sedi informazioni, cataloghi, preventivi, ecc.

Le ordinazioni si eseguono colla maggiore esattezza e sollecitudine.

Nei GARAGES, trovansi eleganti Vetture ed Omnibus per noleggio.



Questa pagina è un suggerimento agli appassionati collezionisti di auto storiche Fiat. Come si legge con estrema chiarezza, la Società Fiat con il servizio Garages Riuniti, mette a disposizione di tutta la clientela una particolare formula di lavorazione:

...è in grado di eseguire qualsiasi genere di carrozzeria.

Il che sta a significare che qualsiasi variante desiderata dal cliente, è possibile, sia alla carrozzeria, al colore o alla tappezzeria esistente in quel periodo; sia pure tenendo conto della raffinata tecnica Fiat nella esecuzione dell'opera.

Con la scoperta di questa pagina nel catalogo Fiat, mi nasce spontanea una riflessione difficilmente a questo punto si può emettere un "giudizio definitivo" negli avvenimenti della storia tecnologica automobilistica.

I nostri "vuoti" di memoria dovrebbero suggerirci in certi casi maggiore perizia.

INDIRIZZI DELLE SEDI ☉ DEI GARAGES RIUNITI

Torino — (Sede Centrale): Corso Massimo d'Azeglio, n. 16, Telefono 13-05.

Firenze — (Nuovo Garage): Via Luigi Alamanni, n. 1.
(Garage attuale): Via delle Porte Nuove, n. 8, Telefono, 9-16.

Genova — (Nuovo Garage): Corso Buenos Ayres (Ponte Pila) e Via S. Zita.
(Garage attuale): Via Francesco Ferruccio, n. 5 (Ponte Pila), Telefono 13-88.

Roma — (Nuovo Garage): Via Calabria presso Porta Salaria, n. 46 (Quartiere Ludovisi).
(Garage attuale): Via Flaminia, n. 56, Telefono, 80-76.

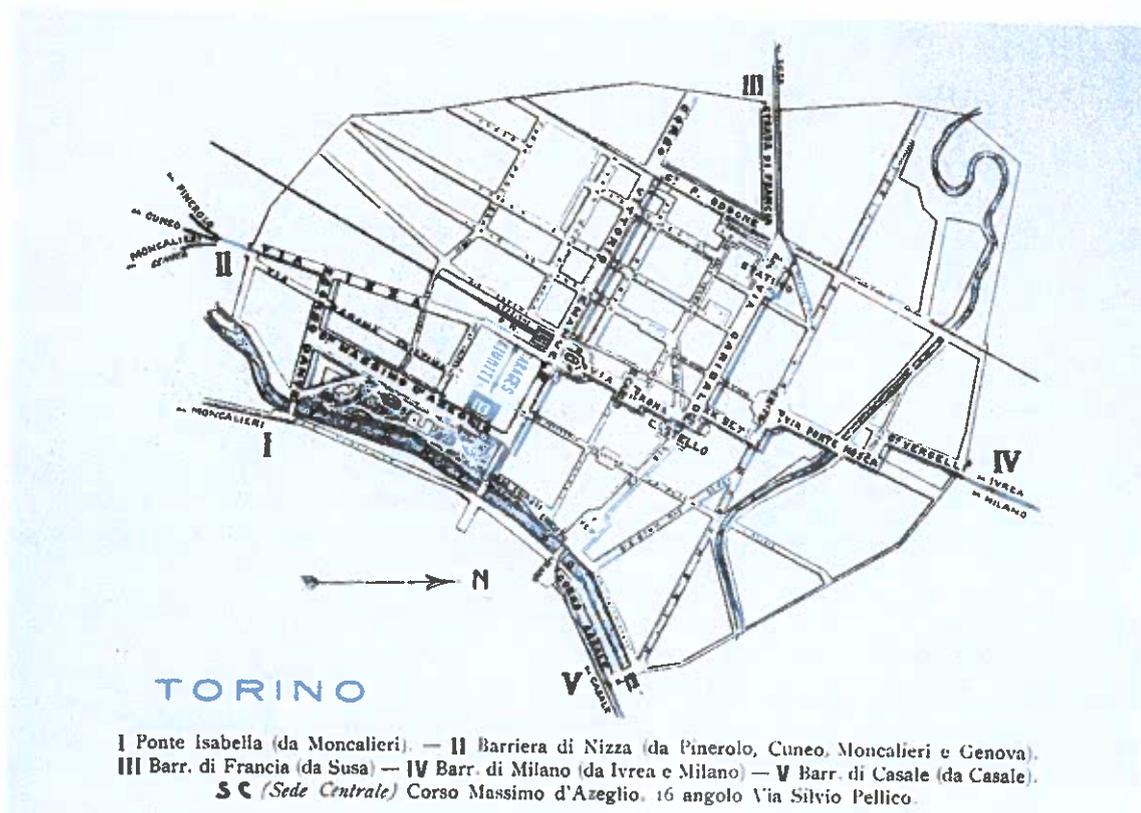
Milano — Foro Bonaparte, n. 35 A, Telefono 94-45.

Napoli — (Nuovo Garage): Via Vittoria, n. 46-IV, Partenope.
(Garage attuale): Via Partenope, n. 5, Telefono 13-60.

Padova — Piazza Cavour, n. 9, presso il Caffè Pedrocchi, Telefono 2-88.

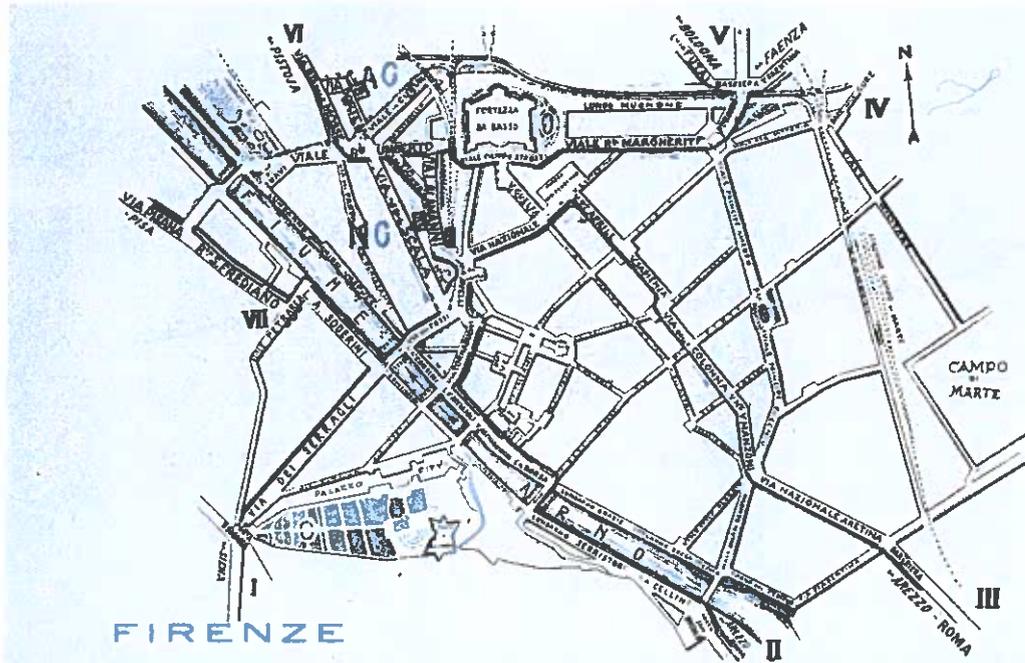
Nelle successive pagine sono rappresentati i *Nocci Garages* (N. G.) che prossimamente saranno inaugurati nelle varie città. La strada per accedervi dalle Barriere è segnata in rosso sulla corrispondente Pianta-Topografica. Ogni Garage rimane aperto anche di notte.

Telefono Urbano ed Internazionale.

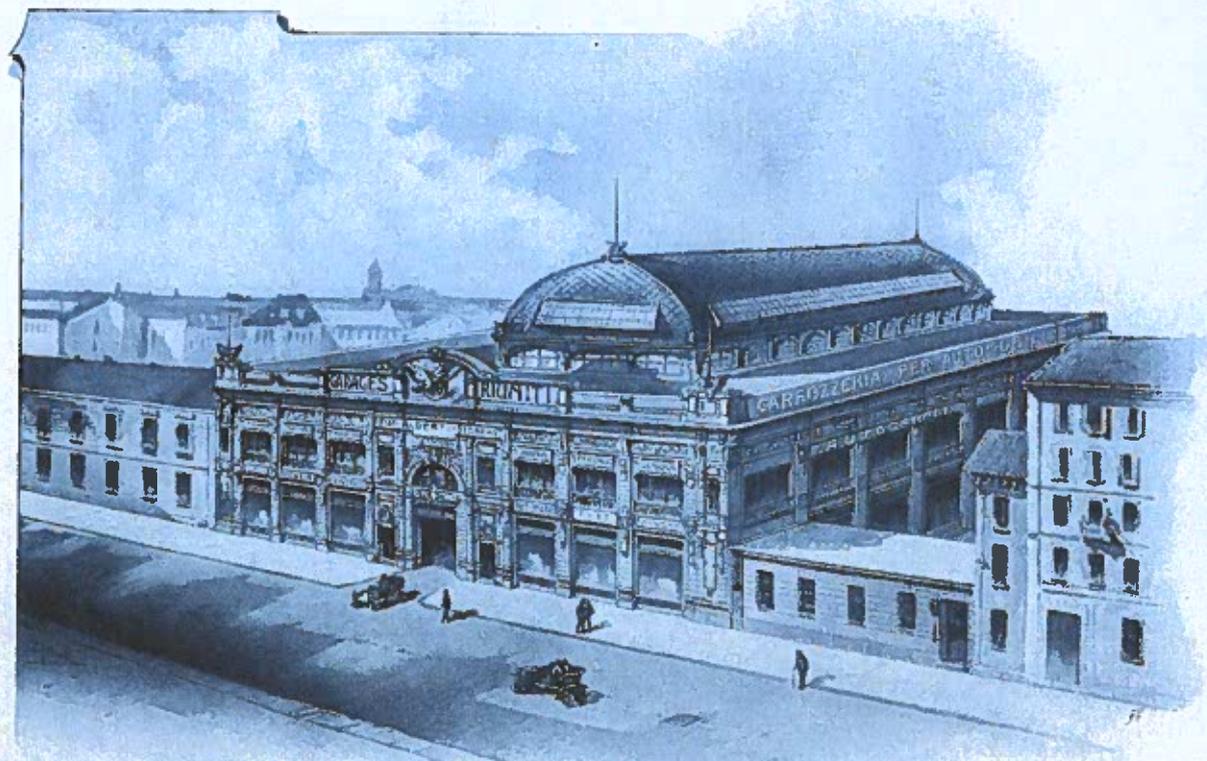


Sede Centrale Torino: Corso Massimo d'Azeglio, 16

Telefono 13-05.



I Porta Romana (da Siena). — **II** Porta San Nicolò (da Arezzo e Roma). — **III** Barriera Aretina (da Arezzo e Roma). — **IV** Barriera Cure. — **V** Barriera Ponte Rosso (da Bologna, via Futa, e Faenza). — **VI** Barriera San Donato (da Pistoia). — **VII** Barriera via Pisana (da Pisa).
N G (nuovo Garage) via Luigi Alamanni (presso Staz. Ferr.). — **A G** (attuale Garage) Via Porte Nuove.



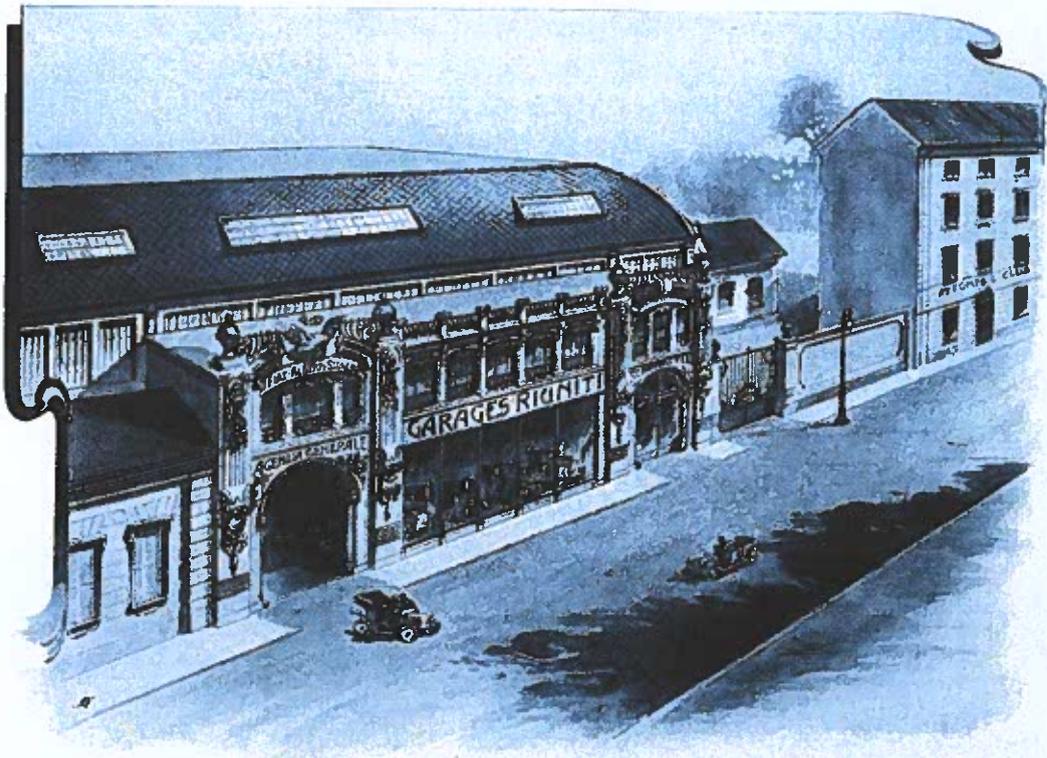
Sede di Firenze: Via Luigi Alamanni, 1
Presso la Stazione Ferroviaria.

Telefono 9-16



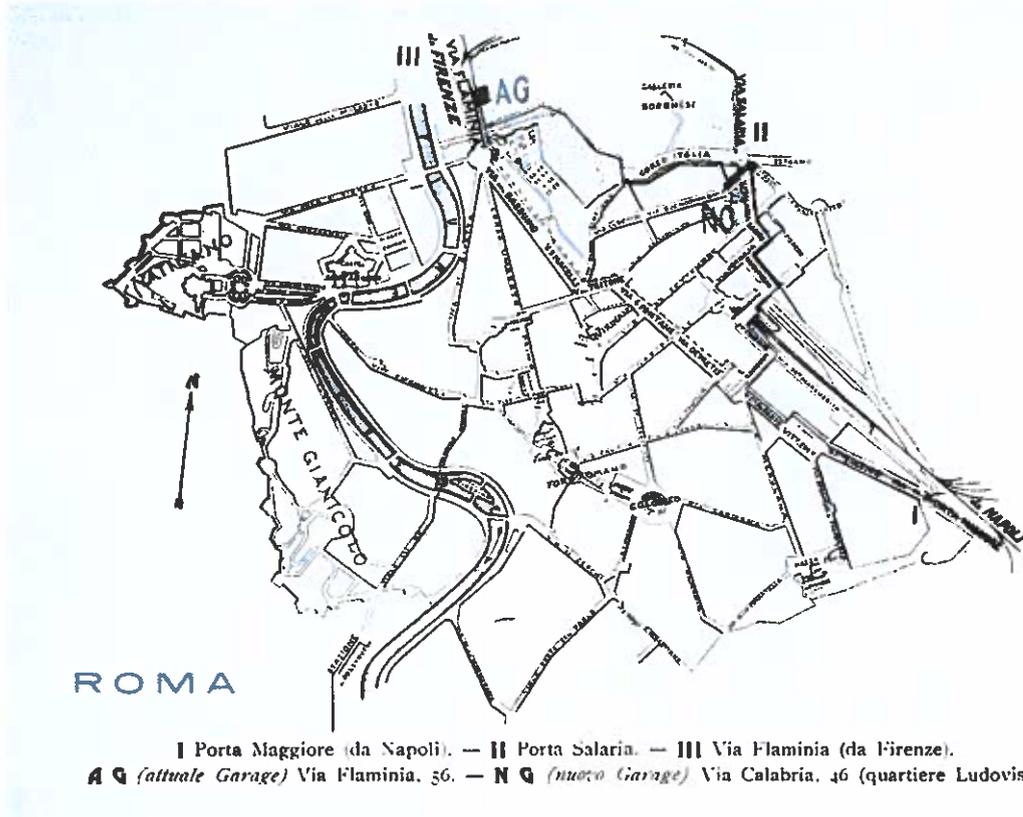
MILANO

- I Porta Sempione (da Varese e da Arona).
- II Porta Volta (da Erba, Bellagio e Como).
- III Porta Venezia (dal passo dello Spluga, Bergamo, Padova e Venezia). — IV Porta Romana (da Lodi e Bologna).
- V Porta Ticinese (da Genova, Pavia e Asti). — VI Porta Magenta (da Novara e Torino).
- ☛ (Garage) Foro Bonaparte, 35 A (di fronte alla Stazione Nord).



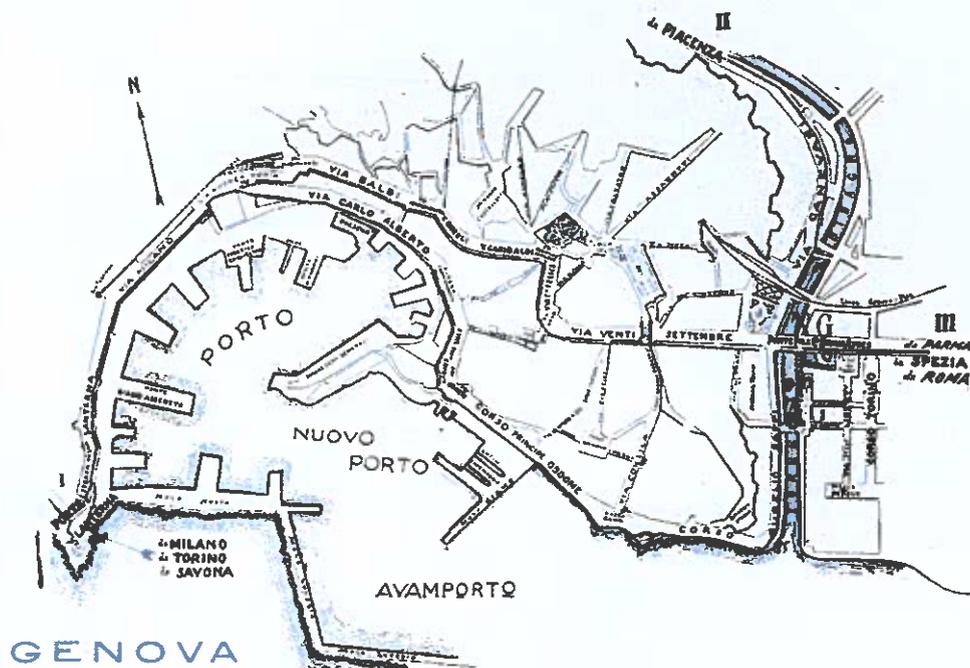
Sede di Milano: Foro Bonaparte, 35 A

Telefono 94-45.



Sede di Roma: Via Calabria, n. 46 (presso Porta Salaria).
Angolo via Buoncompagni.

Telefono 80-76.



GENOVA

I Porta Lanterna (da Milano, Torino e Savona). — II Porta Piacenza (da Piacenza).

III Riviera di Levante (da Parma, Spezia e Roma).

AG (attuale Garage) Via Francesco Ferruccio, 5, presso Ponte Pila.

NQ (nuovo Garage) Corso Buenos Aires (Santa Zita), presso Ponte Pila.

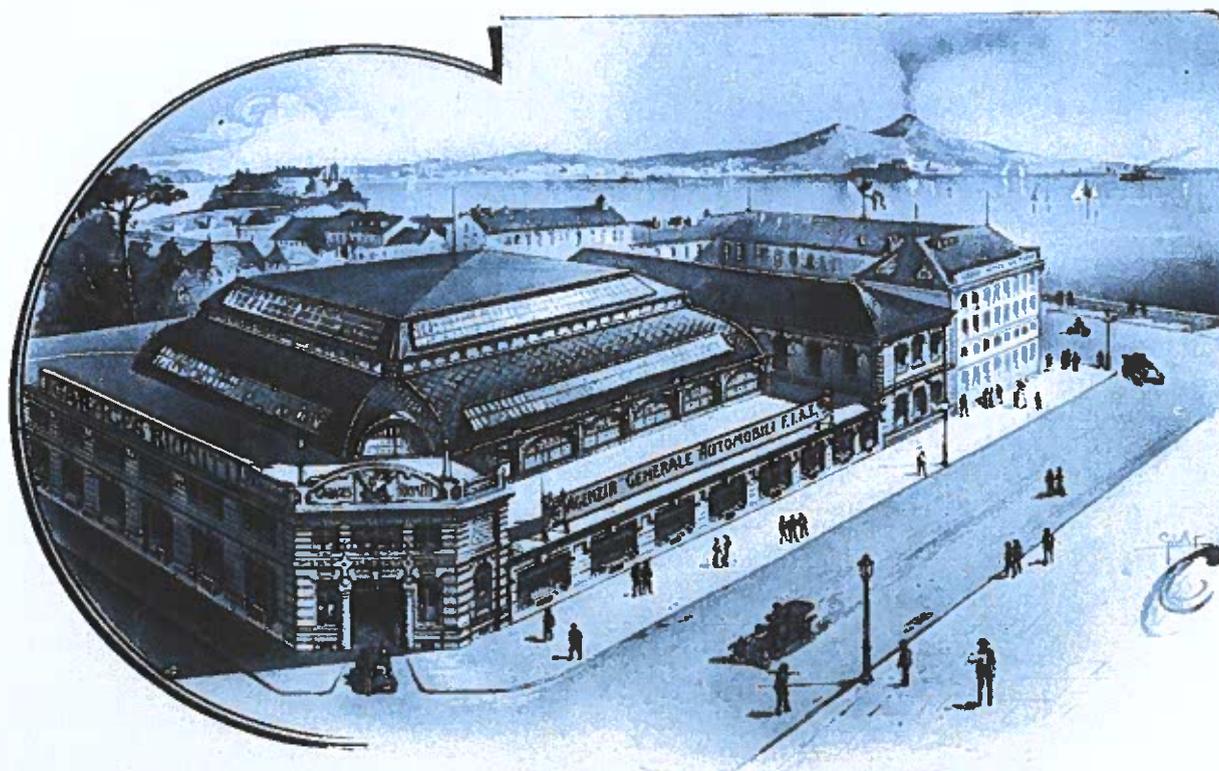


Sede di Genova: Corso Buenos Aires (Ponte Pila) e Via S. Zita

Telefono 13-88.

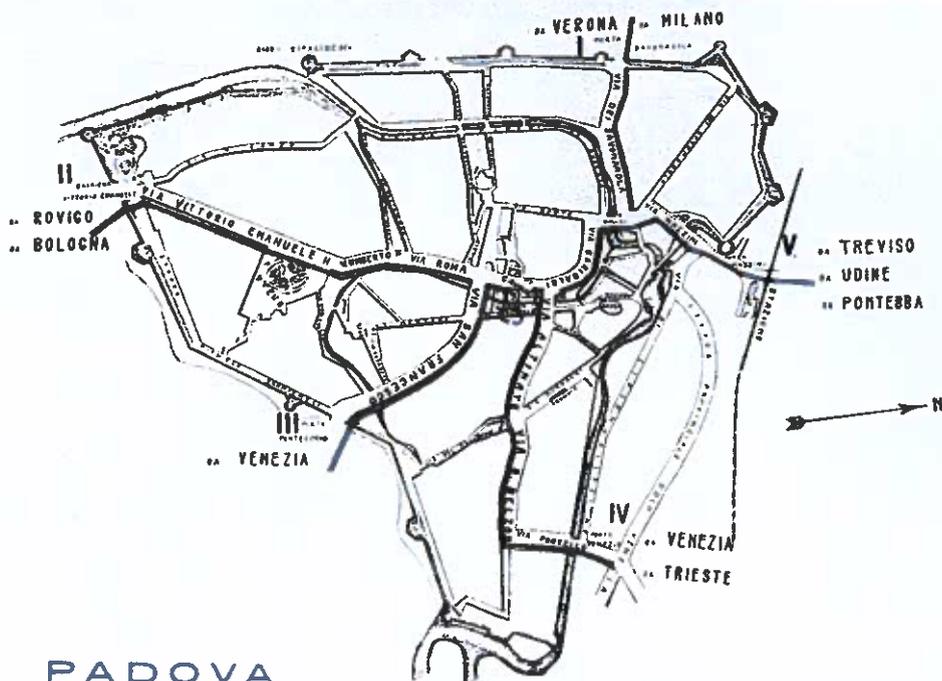


I Capodimonte (da Roma, via di Terracina). — **II** Capodichino (da Roma, via di Caserta).
III Piazza Nazionale (da Roma, via di Cassino). — **IV** Ponte della Madd. (Calabrie, via di Pompei).
A G (attuale Garage) Via Partenope, 8. — **N G** (nuovo Garage) Via Vittoria.



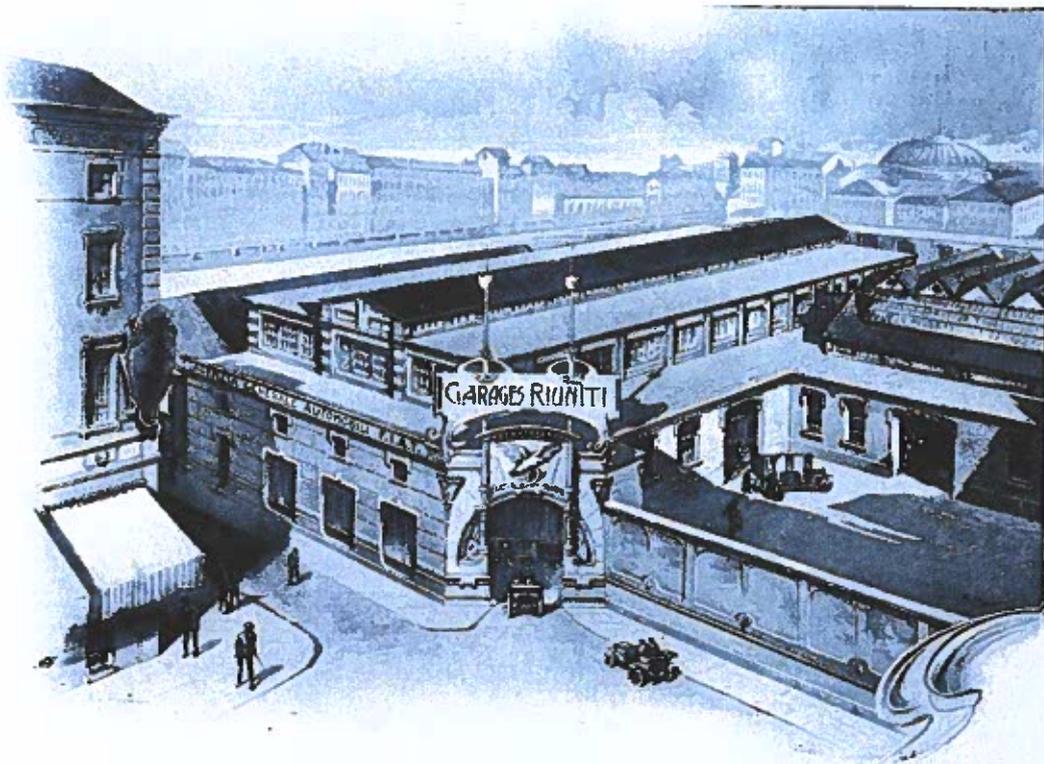
Sede di Napoli: Via Vittoria, 46-IV. Partenope.

Telefono 13-60.



PADOVA

- I Porta Savonarola (da Verona e Milano). — II Barriera Vittorio Emanuele (da Rovigo e Bologna).
 III Porta Pontecorvo (da Venezia). — IV Porta Venezia (da Venezia e Trieste).
 V Porta Mazzini (da Treviso, Udine e Pontebba).
 G (Garage) Piazza Cavour, n. 9 (presso Caffè Pedrocchi).



Sede di Padova: Piazza Cavour, 9 (presso Caffè Pedrocchi).

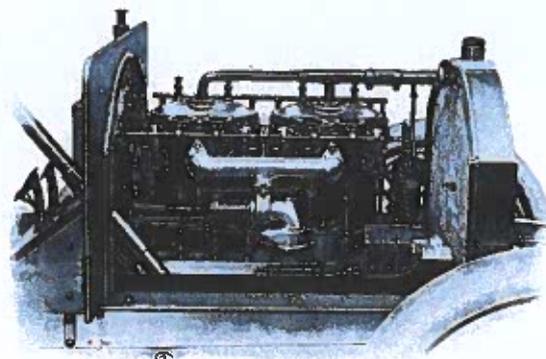
Telefono 2-88.

I TRIONFI DELLA F. I. A. T.

- 1899 - *Treviso*: Medaglia d'oro.
- 1900 - *Torino*: * del Ministero dell'Industria e Commercio; Medaglia d'oro dell'Automobil Club d'Italia.
- *Asti*: Prima medaglia del Ministero dell'Industria e Commercio; Medaglia d'oro della « Gazzetta dello Sport »; Medaglia d'oro dell'Esposizione; Primo premio, corsa di velocità.
 - *Padova*: Grande medaglia d'oro del Ministero dell'Industria e Commercio; Medaglia d'oro dell'Esposizione; Primo premio, corsa di velocità.
 - *Brescia*: Medaglia d'oro; Coppa; Primo premio di velocità.
- 1901 - *Torino*: Primo premio, corsa consumo.
- *Milano*: Primo premio Esposizione Internazionale d'Automobili; Coppa, dono di S. M. il Re d'Italia; Grande medaglia d'oro.
 - *Leghorn*: Primo premio, corsa di velocità.
- 1902 - *Torino*: Primo premio, prova in salita Sassi-Superga, Coppa donata da S. A. R. il Duca degli Abruzzi; Primo premio, corsa in salita Susa-Moncenisio, Coppa Principe Amedeo; Gran Coppa Nazionale.
- *Lisbona*: Primo premio nella corsa Figuera-Lisbona.
 - *Padova*: Primo premio, corsa di velocità.
- 1902 - *Conegliano*: Primo premio, corsa con motori ad alcool.
- 1903 - *Southport*: Coppa d'argento, del sig. Lionel de Rothschild, per corsa di velocità.
- *Corsa Pontassieve*: Prova in salita, secondo e terzo premio.
 - *Francia* (Circuito d. Ardenne): Terzo premio.
- 1904 - *Firenze*: « La Consuma ». Primo premio; Primo, secondo e terzo premio nella categoria Turisti.
- *Brescia*: Coppa Italia.
 - *Prova Delhi-Bombay*: Trofeo, dono del signor Nawab di Bampur.
 - *Esposizione di Bombay*: Speciale medaglia d'oro per il più bell'automobile dell'Esposizione; Prima medaglia d'oro della categoria A.
- 1905 - *America* (Spiaggia di Ormond): Prima nella corsa dei cinque miglia.
- *Monaco*: Corsa imbarcazioni, F. I. A. T. X, primo.
 - *Corsa Mediterraneo*: F. I. A. T. X, primo sino a mezza via da Tolone.
 - *Record mondiale del miglio*: Vinto da una F. I. A. T. di 75 HP a Nuova York.
 - *Prova Fiducia, Milano*: 1ª Categoria: F. I. A. T. di 24 HP, 1º, 2º e 3º premio.
 - *Coppa Gordon Bennett*: F. I. A. T. 2ª e 3ª (Lancia), Record per i primi due giri.
- 1905 - *Corsa Salita Moncenisio*: F. I. A. T. 1ª e 2ª.
- *Corsa Salita Monte Ventoux*: F. I. A. T. 1º Record.
 - *Corsa Salita Château Thierry*: F. I. A. T. 1ª della sua categoria.
 - *Coppa Wanderbilt*: Lancia colla F. I. A. T. fu il 1º sino al 7º giro, distanziando gli altri di un giro (miglia 28,3).
- 1906 - *Gennaio*: Meeting de la Floride.
- 1ª Lancia, su vettura F. I. A. T. (1ª serie); 1ª Lancia, « » (serie finale).
 - *Aprile*: Coppa di Monaco, 1ª Fiat.
 - *Giugno*: Coppa d'oro, A. C. I. Milano. 1ª Lancia, su Fiat; 4ª Nazzaro, su Fiat.
 - *Giugno*: Circuito della Sarthe. 2ª Nazzaro, su Fiat; 3ª Lancia, su Fiat.
 - *Agosto*: Coppa di Trouville. 2ª Canotto Pampa, con motore Fiat.
 - *Settembre*: Evian les Bains. 2ª Canotto Pampa con motore Fiat.
 - *Settembre*: Coppa Reale. 1ª Fiat XIII.
- Corsa Canotti a Stresa*, 1ª Fiat, vincitore della Coppa Reale e del primo premio.
- *Ottobre*: Esposizione di Milano. Gran premio per i trasporti terrestri e marittimi.
 - *Ottobre*: Corsa Wanderbilt. 2ª Lancia, su Fiat.



Cilindrata F. I. A. T. 4 cilindri - 1907.



Motore F. I. A. T. 4 cilindri - 1907, con messa in moto automatica (da uno dei cilindri).

Le Vetture F.I.A.T. - Mod. 1907

La fama acquistata dalla Fabbrica di Automobili che è vanto e gloria italiana, è fama meritata che si impose col suoi continui trionfi in tutti i paesi del mondo e col divulgarsi della convinzione che le macchine F.I.A.T. sono eccellenti per qualità di materiali impiegati, solidità di costruzione, eleganza delle forme, armonia delle varie parti e soprattutto per funzionamento costantemente regolare, sicuro, durevole. È per ciò che su tutte le strade del mondo corrono rapide, leggere, trionfanti le vetture F.I.A.T.; è per ciò che non vi ha rimessa di automobilista eccellente, sia esso Re o Principe appassionato Corridore o Turista, che non vanti una F.I.A.T.

L'ultima creazione di modelli F.I.A.T. 1907 rappresenta quanto di più perfetto si sia raggiunto in questo genere di costruzioni.

MOTORI. — I motori F.I.A.T. 18-24 e 24-40 HP sono a quattro cilindri; il 60 HP è a sei cilindri.

Tutti i motori sono di un funzionamento regolare e silenzioso, danno al freno un ottimo rendimento, riducendo minimo il consumo di benzina.

I *Cilindri* sono di fondita speciale, fusi per pala, con camera esterna per la circolazione dell'acqua di raffreddamento.

I *Pistoni* sono comandati da bielle di acciaio.

I *Cuscinetti* (bronzine) sono rivestiti di metallo antifrizione.

Le *Valvole* in acciaio al nichel sono tutte comandate, intercambiabili.

L'*Accensione* si ottiene per mezzo di un *magnete* a bassa tensione. Gli accenditori (candele) hanno i martelletti di nichel puro che sono di lunghissima durata sotto l'azione della scintilla. L'anticipo all'accensione è automatico e proporzionale al numero di giri del motore, ottenuto con apposito congegno a forza centrifuga, brevettato, che costituisce una delle caratteristiche altamente apprezzate dei motori F.I.A.T.

Il *Carburatore* è a polverizzazione, coll'ammissione della benzina e dell'aria automaticamente assicurata in proporzioni tali da ottenere una miscela a titolo costante. Per tale dispositivo il consumo è costantemente minimo e proporzionale alla potenza sviluppata dal motore.

Il *Regolatore* a forza centrifuga tende automaticamente a limitare il numero dei giri del motore, e l'accelerazione del motore è ottenuta agendo su apposito pedallino o su apposita levetta applicata sul volante.

Il *Raffreddamento* si ottiene con circolazione d'acqua, comandata da pompa centrifuga. L'acqua assorbe calore dai cilindri e lo cede all'esterno, attraversando apposito raffreddatore a *nid d'abeille*.

Il *Lubrificatore* a noria, brevettato, assicura una giusta lubrificazione proporzionale cioè al numero dei giri del motore.

LA MESSA IN MOTO DEL MOTORE è la novità caratteristica delle vetture F.I.A.T. 1907, che ha riscosso l'ammirazione dei competenti ai più importanti *Saloni* d'Europa. Semplicità di organi, mirabile loro disposizione, sicurezza di funzionamento sono i pregi del congegno ad aria compressa, brevettato, che si applica ai motori F.I.A.T. 1907. Con esso l'avviamento automatico è assicurato anche dopo diversi giorni di riposo del motore. L'aria compressa può altresì essere impiegata nel gonfiamento dei pneumatici, o per azionare segnali d'avviso.

L'INNESTO A FRIZIONE è a dischi d'acciaio, il suo funzionamento è perfetto: mentre la serie di dischi permette un'azione graduale, dolcemente progressiva, la grande superficie di contatto garantisce un innesto robustissimo.

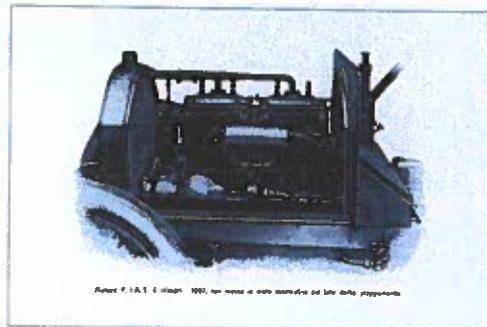
IL CAMBIO DI VELOCITÀ è a triplo *train balladeur*, comandato da un'unica leva; permette di ottenere quattro velocità e la marcia indietro.

Gli ingranaggi di tempo speciale, robustissimi, si mettono facilmente in presa e concorrono alla trasmissione del movimento in modo silenzioso e col massimo rendimento.

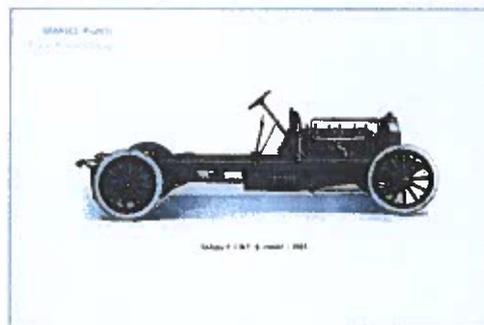
Un unico *carter* racchiude il cambio di velocità ed il differenziale.

LA TRASMISSIONE è a catene.

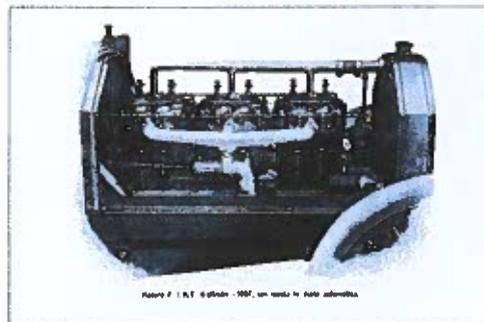
IL TELAIO è di acciaio stampato, robustissimo. Posteriormente ha una larghezza di cm. 90 ed anteriormente è più ristretto onde permettere di girare su curve di limitato raggio. Vi sono



Fiat 1907 a 4 cilindri 18-24 HP, con messa in moto automatica ad aria della proporzionale



Fiat 1907 a 4 cilindri 24-40 HP



Fiat 1907 a 6 cilindri 60 HP, con messa in moto automatica



vari tipi di telai rispetto alla lunghezza. Su di essi può adattarsi qualsiasi tipo di carrozzeria. Gli *Assali* sono di acciaio speciale, forgiati.

Le *Ruote* di legno di frassino, robustissime, sono montate su mozzoli di acciaio investiti sui fusi di sala mediante cuscinetti a sfere.

I *Freni* sono di due tipi: *freno doppio a ganasce*, che agisce a compensazione sull'albero del differenziale e sull'albero del cambio di velocità sotto l'azione di un unico pedale. Un apposito sistema di raffreddamento a spruzzo d'acqua evita l'eccessivo riscaldarsi dei freni impedendo così il facile logoramento; *freni ad espansione*, che agiscono sulle ruote posteriori, a compensazione, comandati da un'apposita leva a mano.

SERBATOI. — Allo *Chassis* sono applicati:

Un *Serbatoio della benzina* capace di contenere 100 litri circa. Nella vasca viene mantenuta una pressione costante, segnata da apposito manometro. La benzina dal serbatoio, sotto l'azione della pressione, è mandata al carburatore.

Un *Serbatoio per l'acqua* di raffreddamento dei freni tenuta sotto pressione come la benzina.

Un *Serbatoio dell'aria compressa* per l'avviamento automatico.

Tutte le parti in movimento e soggette ad usura sono in acciaio. Tutti i cuscinetti sono montati su sfere.

IL MODELLO BREVETTI F.I.A.T. 1907

Degna figlia della Grande Marca Italiana, la **Brevetti F. I. A. T.** rappresenta la vettura ideale per turismo e per servizi di città, come lo conferma il suo crescente successo.

La vettura è una meraviglia di semplicità, ha un funzionamento regolare e silenzioso, ed un consumo minimo di benzina. Può superare facilmente e rapidamente qualsiasi salita e raggiungere una notevole velocità in piano.

Il Motore e tutti gli organi annessi hanno tutte le caratteristiche ed i pregi dei Motori F. I. A. T.; solo pochi organi per necessità del tipo sono differenti e precisamente:

Il **cambio di velocità** che ha la 4ª velocità in presa diretta;

la **trasmissione** che è fatta senza catene (Brevetti F. I. A. T.): il differenziale è situato all'uscita del carter dell'albero a presa diretta; da questo due alberi concentrici trasmettono il movimento per mezzo di ruote dentate coniche (situate in una scatola di acciaio stampato costituente il treno posteriore) alle ruote motrici della vettura. Questa nuova disposizione, che presenta tutti i vantaggi delle vetture cosiddette a cardano, nelle quali alla silenziosità è accoppiata la silenziosità assoluta di funzionamento, dà al treno posteriore la leggerezza già ottenuta con la trasmissione a catene.

Il **Telaio** robustissimo, di lamiera di acciaio stampato, ha una larghezza di cm. 75 nella parte anteriore e di cm. 95 nella parte posteriore. Esso comporta nelle parti laterali una elegante incurvatura abbassata che permette, stante anche l'assenza delle catene, una entrata laterale larga, comodissima.

Tutte le parti in movimento e soggette ad usura sono in acciaio profondamente cromate.

Tutti i cuscinetti sono montati su sfere.

□ DATI PRINCIPALI CHÂSSIS 1907 □

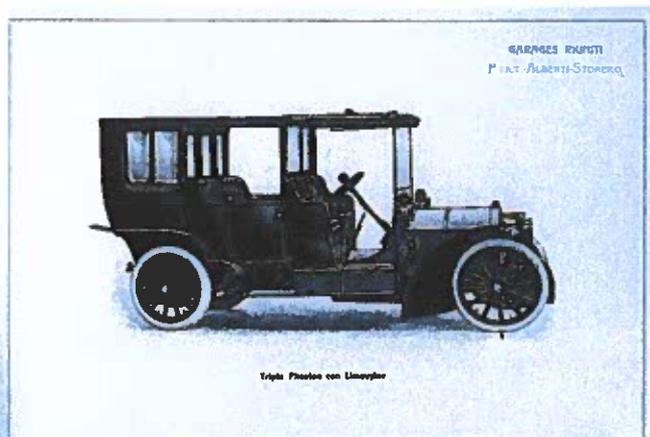
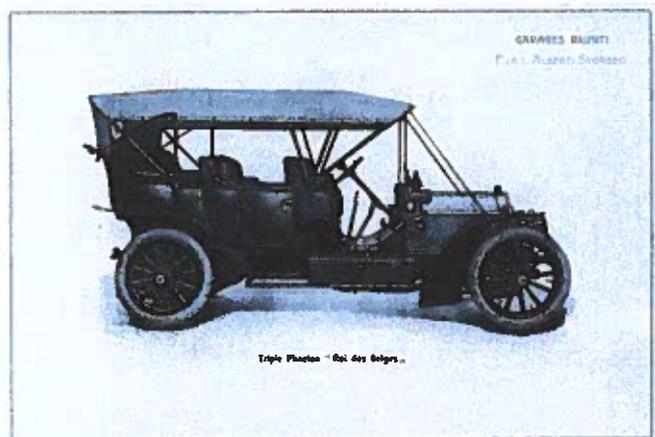
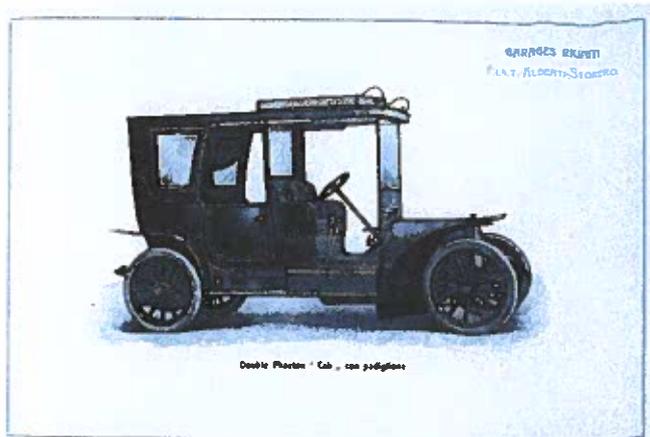
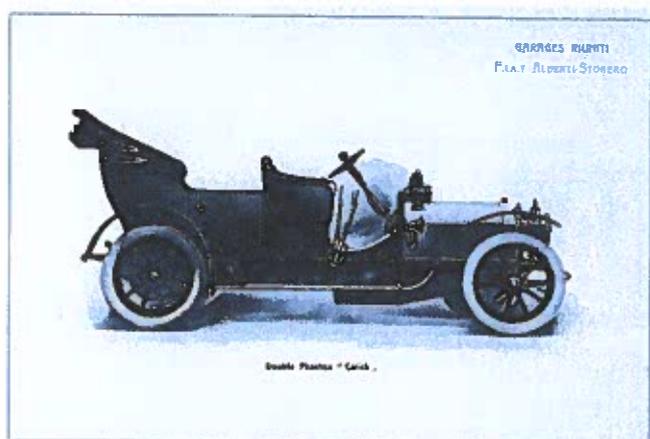
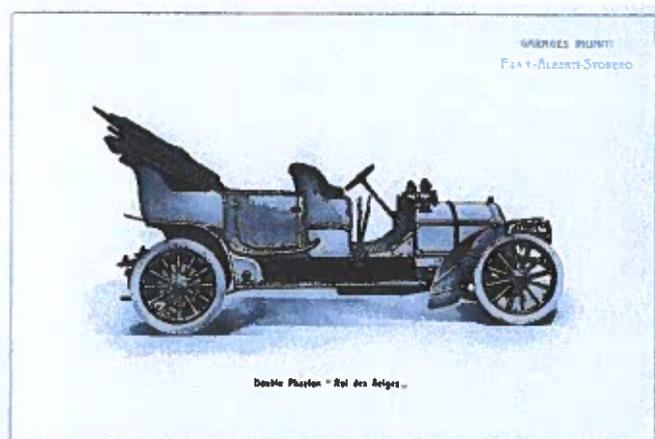
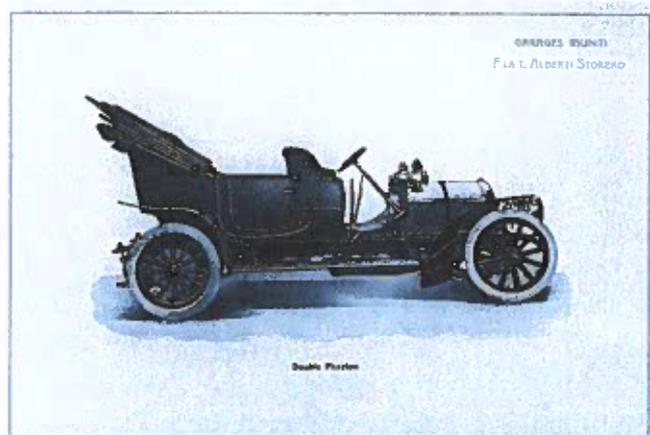
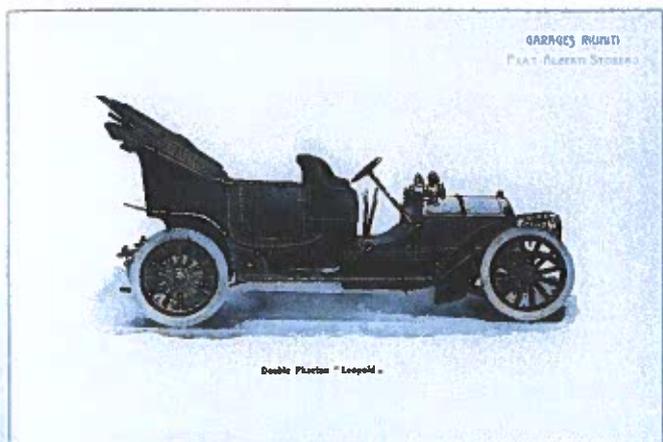
Telaio	Previsione del motore (CV)	Lunghezza totale massima	Lunghezza tra le ruote	Larghezza	Spazio per carrozzerie	Distanza tra il parabrezza e la ruota anteriore	Uno superamento del chibasso senza carrozzeria	Velocità massima in Km. all'ora	Pes. max. a	Dimensioni del pneumatici applicati
F. I. A. T.										
Comune	17-24	4,060	1,800	2,600	2,500	1,400	970	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Lungo	17-24	3,360	1,800	2,130	2,500	1,740	880	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Extra-lungo	17-24	4,540	1,800	3,300	2,700	1,900	1070	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Comune	2-40	4,110	1,800	2,900	2,900	1,400	1055	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Lungo	20-60	4,410	1,800	3,200	2,900	1,740	1055	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Extra-lungo	20-60	5,610	1,800	3,400	2,700	1,900	1070	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Comune	60	4,470	1,800	3,200	2,900	1,400	1140	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
Lungo	60	4,770	1,800	3,500	2,900	1,740	1190	16	110 X 120	110 X 120 ruote post.
BREV. F. I. A. T.										
Comune	12-18	4,200	1,200	2,000	2,000	1,250	820	16	110 X 90	110 X 120

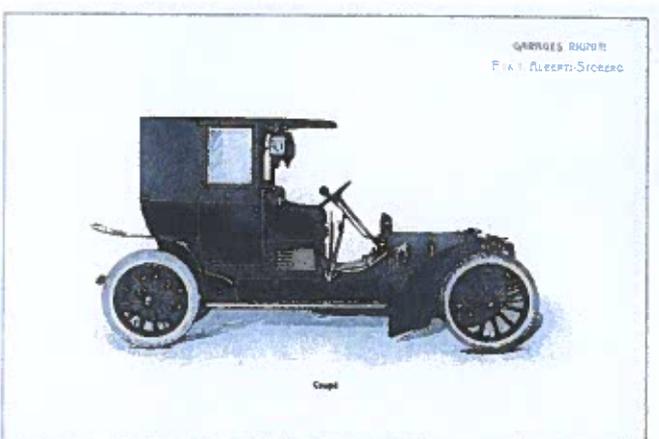
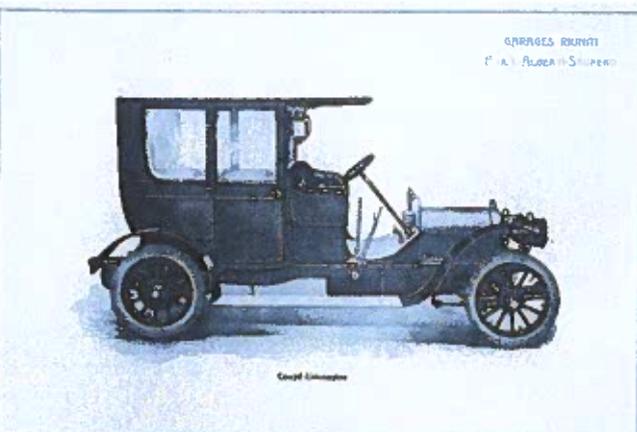
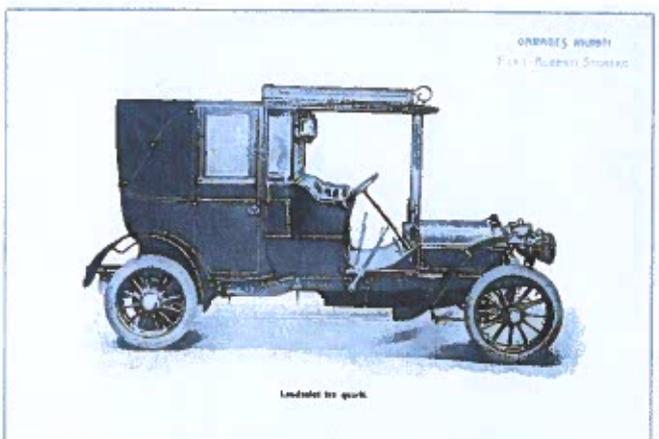
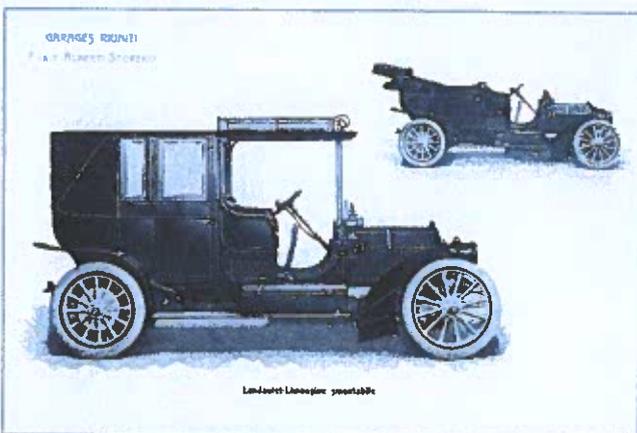
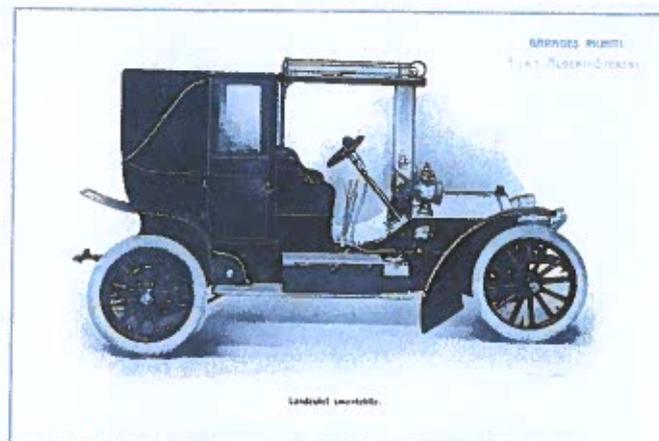
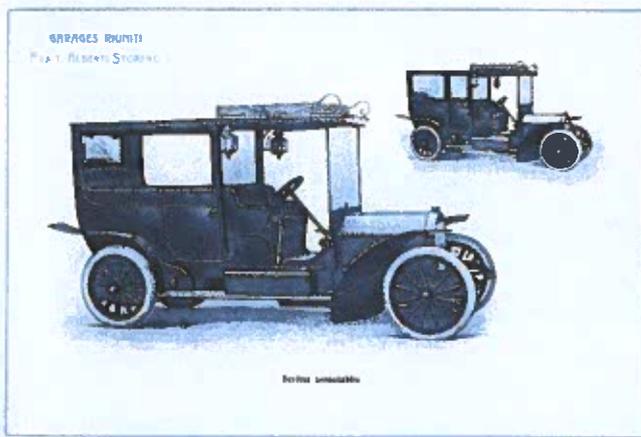
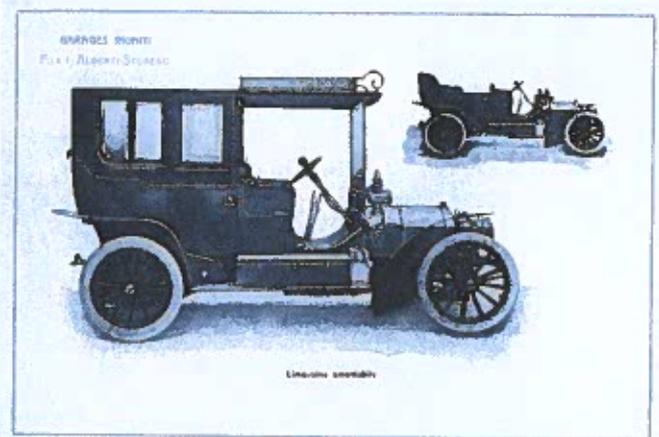
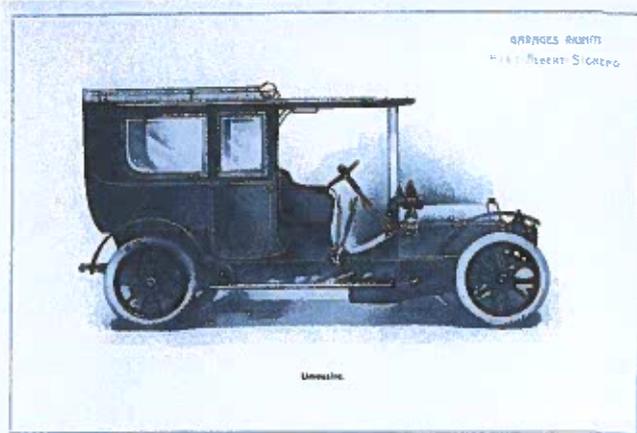
Lo **Chassis comune** si costituisce solo dietro ordinazione. Ad esso si adatta la carrozzeria a due posti (da corsa), od un double-phareton con entrata laterale limitata.

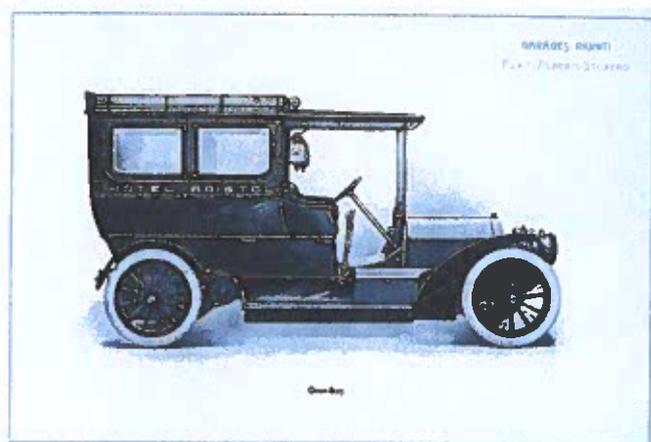
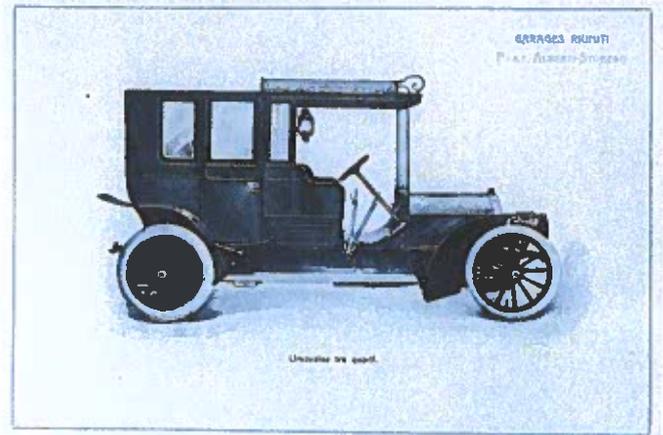
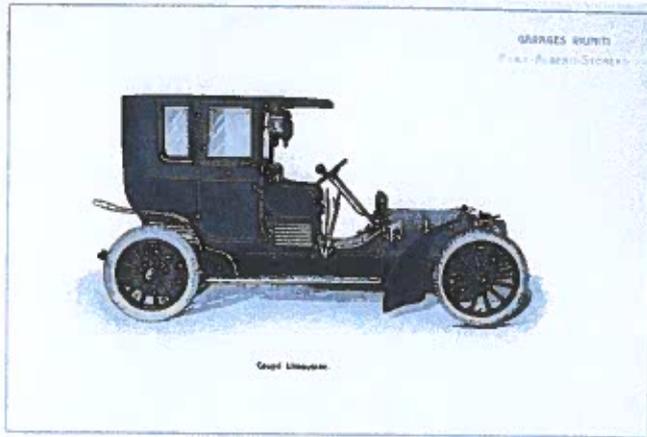
Lo **Chassis lungo** comporta qualunque tipo di carrozzeria aperta o chiusa, con comoda entrata laterale e sedili mobili (straordinari) interni, sia a fronte sinistra e che a dorso marcia. È indicatissimo per turismo.

Lo **Chassis extra-lungo** comporta qualunque tipo di carrozzeria aperta o chiusa, con entrata laterale della massima comodità. Nella *Limousine* e nella *Berline*, sono applicabili due poltrone (fauteuils) girevoli. È indicatissimo per grande turismo.

Lo **Chassis Brevetti-F.I.R.T.** comporta qualunque tipo di carrozzeria da turismo e per la speciale incurvatura delle chibassi e indicatissimo per servizio di città.







Omnibus e Carri automobili

La Società F.I.A.T. si è ormai specializzata in questo ramo di industria automobilistica, che ha innanzi a sé un vasto avvenire. Dopo lunghi studi ed esperienze è riuscita a produrre a prezzi ragionevoli dei tipi di veicoli di una robustezza e di una sicurezza di funzionamento perfetta.

Le nuove grandiose officine recentemente costruite e specialmente addette a questo ramo di costruzione, permettono di produrre rapidamente veicoli perfetti e di soddisfare entro breve termine alle ordinazioni.

La F.I.A.T. produce due tipi speciali di *chassis* per carri da trasporto e per omnibus:

a) il tipo pesante è atto a servire come carro da trasporto della portata di quattro tonnellate od a ricevere una carrozzeria di omnibus per 18 o 36 posti (se con imperiale). Questo tipo è fornito con motore da 18-24 o con motore da 28-40 HP. Sulle ruote metalliche sono montate gomme piene speciali, a profilo doppio sulle motrici;

b) il tipo leggero è atto a servire come carro da trasporto della portata di tonnellate una e mezza, o furgone per consegna merci, oppure è atto a ricevere una carrozzeria di omnibus per 12 posti.

Questo tipo è fornito altresì con motore 18-24 o con motore 28-40 HP. Le ruote sono in legno robustissimo, montate con gomme piene.

Tutti gli organi di questi *chassis* sono stati appositamente studiati per il servizio a cui sono destinati.

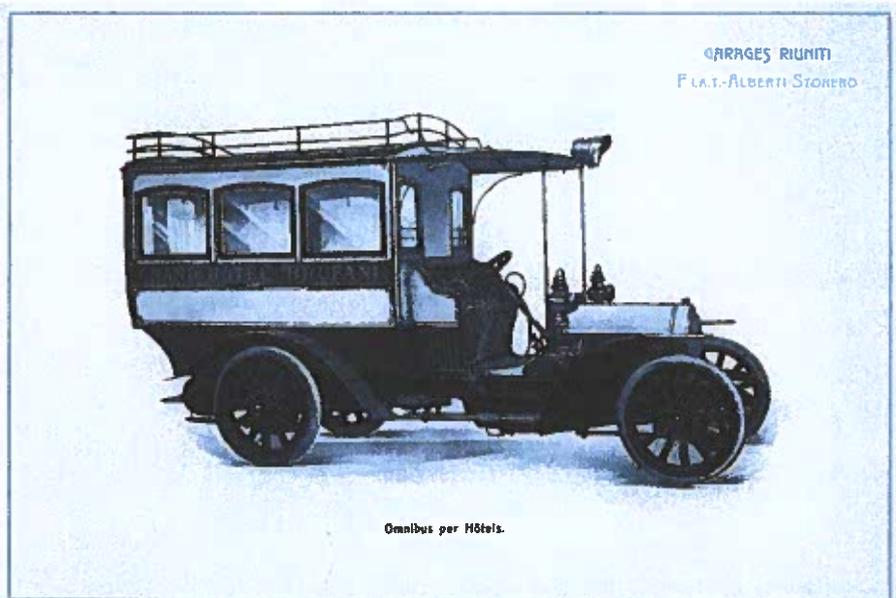
Il telaio, le molle, le sale, il cambio di velocità, sono speciali e di una robustezza a tutta prova. I freni sono stati in particolar modo studiati, così da renderli potentissimi e di un funzionamento perfetto e sicuro.

La F.I.A.T. costruisce inoltre *chassis* per furgoncini della portata di 500 kg., con ruote montate pneumatiche.

I "Garages Riuniti" sono gli esclusivi agenti per l'Italia dei Carri ed Omnibus da trasporto.

Dati principali Carri ed Omnibus F. I. A. T. 1907

Tipo del veicolo	TELAIO	Prezzo dell' motore SIP	Lunghezza totale massima	Larghezza tra le ruote	Potenza	Velocità per chilometro	Consumo tra il motore e il cambio (litri a 100 chilometri)	Peso complessivo del veicolo	Velocità massima (km. all'ora)	Consumo massimo (litri)	OSSERVAZIONI
Autobus	per 12-14 persone	14-24	5,850	1,550	2,400	2,500	1,800	1450	25	15	Ruote gom. 14" x 16"
	" 12-14 "	24-44	5,120	1,530	3,400	3,530	1,500	1320	25	14	" " " "
	" 14-20 "	14-24	6,400	1,700	3,500	4,400		2000	17	10	" " " "
Carri trasporto	per 4 persone	14-24	5,050	1,350	2,400	2,500	1,800	1450	25	12	" " " "
	" " 4 "	24-44	5,120	1,330	3,400	3,530	1,500	1320	25	10	" " " "
	" " 4 "	14-24	6,400	1,500	4,400	3,500		2000	17	10	" " " "
Trasporto	per 2-4 persone	14-24	4,500	1,300	2,200	2,500	1,800	1000	20	12	Ruote gom. 14" x 16"
	" " 2 "	24-44	4,630	1,300	2,400	2,500	1,800	1000	20	14	" " " "



Nel 1906, all'età di 36 anni l'ingegnere Guido Fornaca viene chiamato da Giovanni Agnelli Amministratore Delegato a far parte della FIAT.

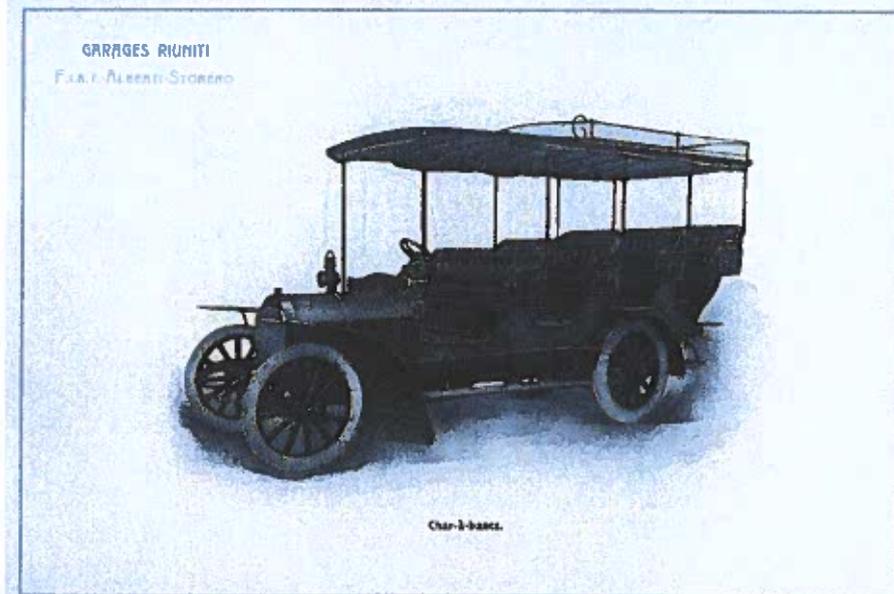
Il suo nome è già legato ai grandiosi impianti idroelettrici del Moncenisio e diventa presto un maestro nella scienza delle costruzioni dei motori.

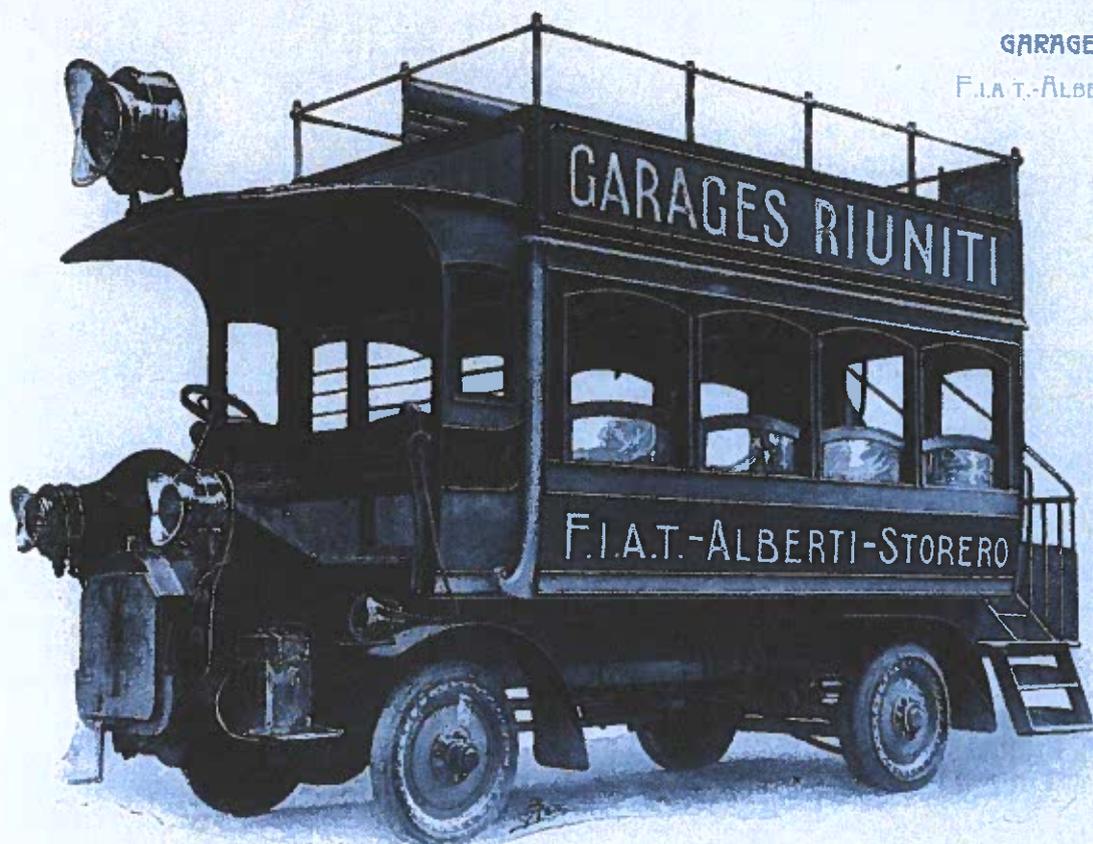
Nel 1920 con Giovanni Agnelli Presidente, Guido Fornaca diventa Amministratore Delegato della Fiat

proprio in virtù dei suoi meriti tecnici sottolineati da importanti brevetti conseguiti in questo periodo.

Brevetti Ing. Fornaca:

- motore a combustione a due tempi (21-8-1909)
- motore a scoppio a quattro tempi con distribuzione a cassetto (17-7-1911)
- motore a scoppio con distribuzione a cassetto rotativo (3-6-1911)
- dispositivo per il comando delle valvole di motori vari (24-4-1912).





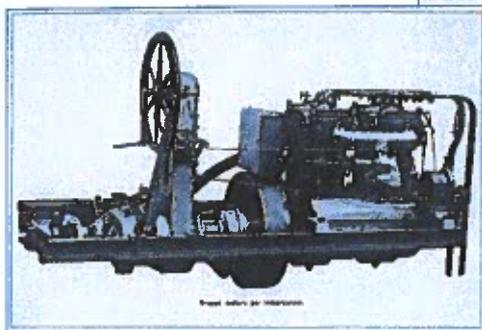
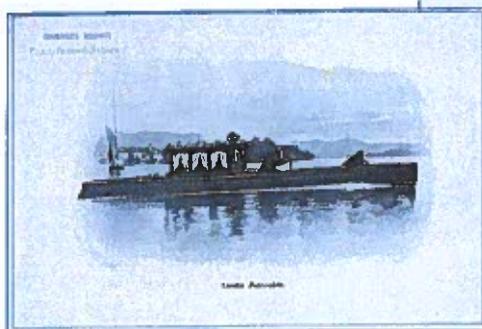
GARAGES RIUNITI
F.I.A.T.-ALBERTI-STORERO

Omnibus per 36 persone.



GARAGES RIUNITI
F.I.A.T.-ALBERTI-STORERO

Furgoncino.



GRUPPI MOTORI PER IMBARCAZIONI

La Società F. I. A. T. costruisce dei gruppi motori completi per imbarcazioni della forza di 12/16, 18/24, 28/40 e 50/60 HP.

Ogni gruppo si compone del motore del tipo corrente usato dalla F. I. A. T. per le sue vetture, di uno speciale apparecchio di disinnesco a trazione, di un apparecchio per la marcia indietro e del volante per la manovra del timone.

Tutti gli organi sono montati su di una incastellatura di acciaio e formano un sol blocco compatto ed indipendente dallo scafo.

Nel 1907 verrà inoltre costruito un nuovo tipo di motore da 100 HP, studiato specialmente per imbarcazioni, assai più robusto nel suo complesso che il tipo della stessa potenza finora costruito per turismo, ed applicazioni aeronautiche e di aviazione.

Il *body* di questo motore, anziché essere di alluminio, è in acciaio, cogli alberi rinforzati, ed è provvisto inoltre di un distributore circolare brevettato per l'aria compressa, mediante il quale si ottiene a volontà, e con una manovra semplicissima, l'incamminamento nei due sensi. Questo nuovo congegno pneumatico d'inversione di movimento assicura a questo motore le stesse proprietà delle motrici a vapore.

Accoppiando due di tali motori si ottiene un gruppo di 200 HP.

La F. I. A. T. costruisce pure dei gruppi motori di maggiore potenza, formati da due o più motori accoppiati in tandem, oppure azionanti due o più eliche indipendenti.

I Garages Riuniti forniscono gruppi motori ed imbarcazioni complete, valendosi della collaborazione dei migliori cantieri navali italiani. Un reparto speciale delle officine F. I. A. T. è adibito alla costruzione dei grossi motori a scoppio funzionanti a petrolio, per la marina militare e commerciale.

In questo ramo di costruzione la F. I. A. T. si è specializzata, grazie ad una pratica di parecchi anni e ad un macchinario speciale di primissimo ordine.

Questi motori, disegnati e costruiti appositamente per il servizio marino, specialmente per le navi sottomarine, sono robustissimi, sicuri e di una regolarità perfetta; malgrado la piccola velocità di rotazione, sono di una grande leggerezza.

Speciali apparecchi automatici assicurano una pronta messa in marcia, il disinnesco e la pronta marcia indietro. Con tali motori si montano dei gruppi della forza di 100, 200, 350, 700 HP, per imbarcazioni ad una o più eliche.

Norme per le Ordinazioni

Nelle ordinazioni, se non vengono fatte speciali richieste, si forniscono:

Chassis senza messa in marcia automatica.

Pignoni con 18 denti per le macchine con motore da 18/24 HP.

» » 22 » » » 28/40 HP.

» » 25 » » » 60 HP.

Molle posteriori per un carico di kg. 700 (totale kg. 1,400 sull'asse posteriore).

Pneumatici a superficie rotonda liscia per Chassis F. I. A. T. 18/24 HP e per chassis **Brevetti F. I. A. T.**; a superficie piatta rigata per Chassis F. I. A. T. 28/40 HP e per Chassis F. I. A. T. 60 HP.

Dietro speciale richiesta possono fornirsi:

Chassis con messa in moto automatica.

Pignoni con 19 denti per macchine con motore da 18/24 HP.

» » 23 » » » 28/40 HP.

» » 26 » » » 60 HP.

Molle posteriori per un carico di 600 Kg. (per carrozzerie leggere).

Pneumatici *antiderapants* di qualunque marca e dimensione.

Chassis con ruote per cerchi smontabili.

La merce si intende sempre venduta e consegnata a Torino, a prezzo netto senza sconto.

Le spedizioni vengono eseguite colla massima cura, ma a rischio e pericolo del committente: esse si fanno in assegno.

Quando non viene data alcuna preventiva indicazione, la spedizione viene eseguita per ferrovia a grande velocità.

Le spese d'imballo e trasporto sono sempre a carico del committente.

Ogni soggetto è contenuto in una pagina del libretto originale, la trasformazione dell'ingrandimento di alcune pagine descrittive è a beneficio di una migliore lettura.

La mitragliatrice Revelli

di Antonio Carella

La Fiat precedentemente, aveva vissuto un periodo di intensa crescita, determinando nel 1906 un forte incremento dei profitti e del valore dei titoli azionari. Sotto la spinta di tali successi, la società viene liquidata e ricostruita con un oggetto sociale molto più esteso.

Come già si è scritto dell'8 marzo 1906 il nuovo Statuto all'articolo 1 dell'atto costitutivo ricorda, adesso, che vengono considerati settori istituzionali dell'impresa, oltre alla fabbricazione di automobili, loro pezzi di ricambio, accessori e riparazioni; la motonautica, le vetture tranviarie e ferroviarie, le costruzioni aeronautiche e qualunque industria del metallo e del legno in genere. Una vera rivoluzione nella diversificazione della produzione.

Nel 1907 un'improvvisa crisi che aveva colpito il settore automobilistico orienta la Fiat a sviluppare nuovi settori: i motori marini, i mezzi di trasporto come autocarri e furgoni già elaborati nel periodo precedente, e gli armamenti.

La mitragliatrice Revelli, brevettata in Italia nel 1908, costituisce il primo tentativo di diversificazione della produzione meccanica

della Fiat. Il brevetto del capitano Revelli divide il Consiglio di Amministrazione della Fiat che vede nella nuova produzione un'attività capace di distruggere il buon nome della società nel campo automobilistico.

Prevale però la proposta del gruppo di Agnelli che sostiene l'esigenza di occupare tutte le capacità produttive a disposizione, adesso in eccesso con la crisi in atto. Inizia così un nuovo momento importante per la Fiat che con l'inizio degli esperimenti vede coinvolti nello stabilimento di via Cuneo, i vertici del ministero della guerra in una lunga ed ininterrotta collaborazione con lo Stato italiano. Il brevetto del capitano Revelli, da prima criticato, ebbe una grande

richiesta da molti altri paesi; in pochi anni esso fu esteso agli Stati di: Argentina, Austria, Belgio, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Norvegia, Svezia e Svizzera.



Mitragliatrice FIAT mod. 1924 su treppiedino da assalto, in posizione di sparo.

Lo sapevate...? I trionfi ciclistici della Fiat!

di Antonio Carella

Nel 1909, quando la Fiat aveva ormai raggiunto un posto preminente fra le industrie automobilistiche europee, ebbe inizio l'avventura breve e fulgida della Fiat Cicli.

Negli anni del primo novecento lo sport ciclistico era assai popolare e le competizioni su strada o in pista,

che si succedevano di continuo nel vecchio e nel nuovo continente, richiamavano sempre folte schiere di pubblico. Le corse su strada assumevano spesso parvenza di epiche imprese ed i vincitori divenivano gli idoli sportivi.

Molte Case costruttrici di biciclette avevano una propria squadra ufficialmente designata per partecipare alle varie competizioni. Accanto ai corridori, ciascuna équipe disponeva di meccanici, di un "manager" e di un "masseur". Fra le squadre più famose di allora, si possono ricordare la Bianchi, la Frera, la Dei, l'Alcyon, la Peugeot e la Francaise.

L'attività della Fiat Cicli si iniziò dunque sul finire del 1909.

Le officine preposte al montaggio delle biciclette Fiat erano situate in Via Marocchetti 34 a Torino, nei pressi dell'originario stabilimento Fiat di Corso Dante. La direzione del

nuovo reparto venne affidata al Sig. Follis, socio di provate capacità tecniche. La costruzione delle varie parti componenti i cicli era effettuata presso le officine di Villar Perosa, donde venivano poi trasportate a Torino per il montaggio finale.

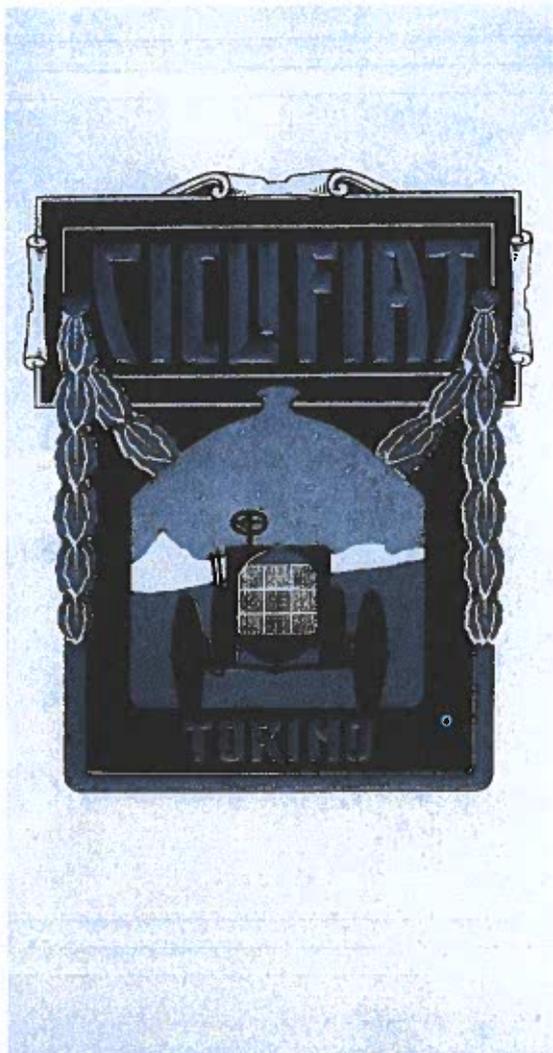
La Fiat Cicli cominciò la propria attività fornendo all'esercito un congruo numero di biciclette smontabili e pieghevoli, destinate in particolar modo ai Bersaglieri, e le cui doti di leggerezza e robustezza si compendiarono mirabilmente, si da meritare il plauso incondizionato delle alte gerarchie militari.

Ma, con l'inizio del 1910, le ambizioni della nuova Marca divennero più grandi. Il pubblico stesso era ansioso di poter provare i nuovi modelli che, a detta di tutti, avrebbero rinnovato ed accresciuto la già incontestata superiorità meccanica riconosciuta alla Casa torinese.

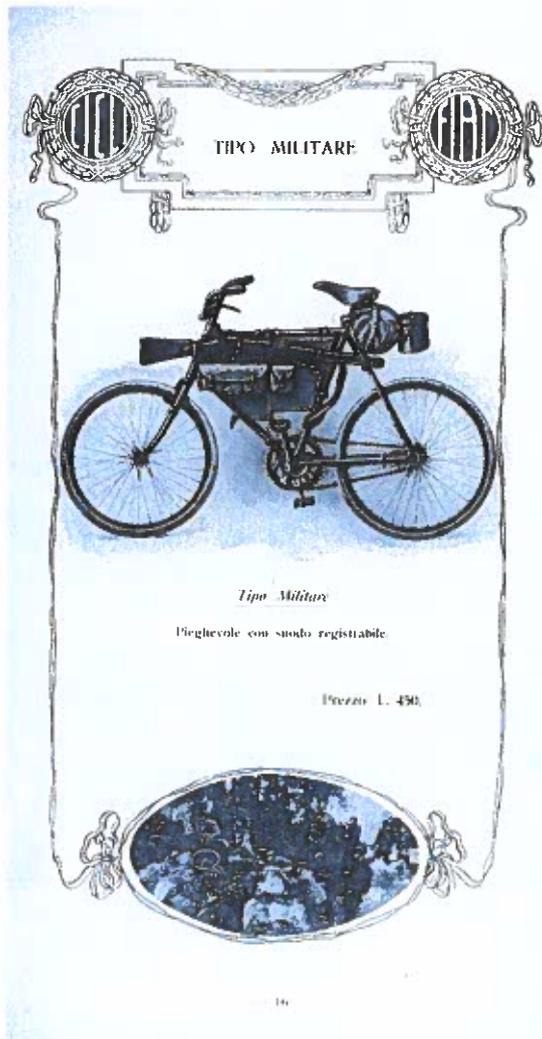
E non poté essere altrimenti.

Il programma di lavoro

Il raro libretto
Cicli Fiat del 1909



COLLABORAZIONE - In questa circostanza il RACI chiede a tutti i suoi lettori e amici: documenti e fotografie di cicli Fiat esistenti o materiale di interesse d'archivio da inviare alla nostra redazione per eventuale prossima pubblicazione.



concertato per il 1910 vedeva la possibilità per la Fiat Cicli di costruire ben 25.000 biciclette all'anno, nei tipi da turismo, da corsa e pesante da truppa. Oltre a tutto ciò, la Società intendeva partecipare ufficialmente o con squadra propria a tutte le principali gare nazionali od internazionali in programma.

Le esigenze create dalla produzione in grande serie dei cicli, non permisero per quell'anno alla Fiat di allineare una squadra regolare, anche se numerosi furono i successi riportati da taluni corridori con le biciclette di sua fabbricazione.

La presentazione ufficiale

mercato della Gran Bretagna, della Francia, degli Stati Uniti d'America o delle Colonie Inglesi.

Spronati dal successo, che cominciava a delinearsi grandioso, Follis ed i suoi collaboratori iniziarono ben presto ad attuare una serie di miglioramenti tecnici, che, in breve, portarono i cicli Fiat ad un grado di eccellenza ineguagliabile. La Società torinese concluse inoltre un accordo con la Pirelli, con cui si impegnava a montare sulle sue biciclette esclusivamente pneumatici della ditta milanese. E dal binomio Fiat-Pirelli scaturirono, nel 1910-11, numerosi successi.

della nuova linea ciclistica al pubblico, avvenne in occasione della 7° Esposizione dell'Automobile e del Ciclo tenutasi a Torino. In conseguenza della sua presenza alla Esposizione, la Fiat vide accrescere notevolmente le vendite delle sue biciclette, tanto da risultare, poco tempo dopo, la maggiore esportatrice italiana di cicli, assorbiti principalmente dai

I Record dell'ora e dei 100 chilometri

16 ottobre 1910. Una domenica d'autunno a Roma.

In località Cessati Spiriti, alla periferia della capitale, si è da poco inaugurata una nuova pista ciclistica in cemento. Favoriti dal tempo sereno, un corridore ed un motociclista si accingono a tentare una grande impresa sportiva.

Con il motore rombante della sua moto Anzeni 24 HP, l'allenatore è pronto sulla linea di partenza; il corridore indugia ancora in qualche giro di prova, finché si porta in coda alla motocicletta. I cronometri sono pronti a scattare e scandiscono gli ultimi istanti prima del via.

Poi il segnale. Una vampata di fumo avvolge per un

Pagina del libretto "Cicli Fiat" del 1909

Pagina del libretto "Cicli Fiat" del 1911 dove sono segnalati i modelli di lusso

CICLI FIAT

TORINO - Via Marocchetti, 34

TELEFONO 42-83

DIREZIONE DI VENDITA PER L'ITALIA

GARAGES RIUNITI FIAT

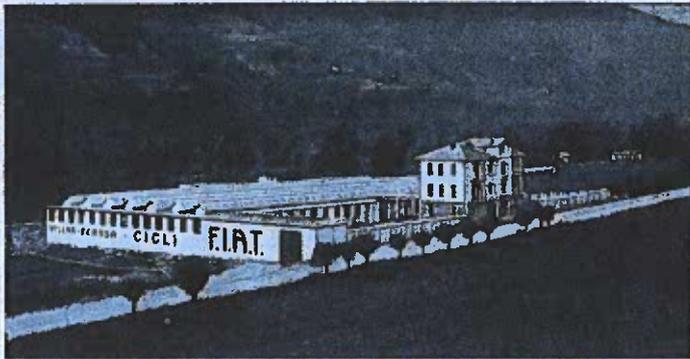
TORINO - MILANO - GENOVA - PADOVA
BOLOGNA - FIRENZE - ROMA - NAPOLI
LIVORNO - SIRNA

TELEGRAMMI

VELOFIAT

TORINO

Rappresentante per



Come è evidente in questa pagina (1911) trattasi dello stabilimento di Villar Perosa trasformato per l'occasione in fabbrica per la costruzione dei Cicli Fiat

istante il ciclista: il rombo del motore diviene assordante: è un attimo, poi i due iniziano un fantastico carosello inanellando giri su giri.

I protagonisti dell'impresa sportiva in atto sono il corridore Ponzio ed il suo allenatore Moro. Ponzio tenta di battere il record mondiale dell'ora dietro allenatore, detenuto da Giuppone che lo stabilì sei anni prima. Ma c'è un terzo protagonista: la bicicletta Fiat su cui corre Ponzio.

I giri si susseguono, i minuti trascorrono lenti, ma Ponzio non accenna a diminuire la propria andatura. Alla mezz'ora sono stati percorsi più di 30 Km

corridore e l'eccellenza meccanica del suo mezzo, non pone tuttavia termine alla scatenata galoppata.

Ponzio prosegue la sua corsa tentando anche la scalata al record italiano dei 100 Km, sempre dietro allenatore. Ed ancora una volta è il trionfo. Con l'ausilio di un mezzo meccanico pressoché perfetto, la bicicletta Fiat, Ponzio ha vinto.

Il successo sulla pista dei Cessati Spiriti fu il segnale che diede il via a due anni di incontrastata superiorità tecnica e sportiva della Fiat Cicli. Raggiunta ormai una fama invidiabile nel campo ciclistico, grazie alle tante

ed il record di Giuppone comincia a vacillare.

Malgrado lo sforzo continuato, Ponzio riesce a far registrare sui 400 m. della pista, un tempo sempre minore, fino ad un minimo di 17" e 3/5. L'ora sta per scadere.

Ancora pochi giri e Ponzio sarà laureato nuovo record dell'ora.

Il segnale della fine che sancisce il trionfo del

vittorie conseguite, sia pure in brevissimo tempo, la Fiat iniziò una serie di "pour parler" con i migliori corridori professionisti italiani e stranieri, al fine di formare una équipe degna del suo nome.

Nel marzo del 1911, la squadra Fiat era realizzata e pronta a scendere in lizza. Essa risultava così composta:

- Petit Breton: forte corridore transalpino di larga fama;
- Petiva: campione italiano che, pur giovanissimo, aveva saputo trarre a poco a poco insegnamento ed esperienza dalle gare vinte;
- Aymo: considerato con Potiva il miglior corridore ciclista del momento;
- Santhià: corridore di grande potenza che, alle doti fisiche avrebbe in seguito accoppiato una maggiore regolarità di rendimento;
- Robotti: già terrore dei dilettanti;
- Bailo: autentica rivelazione. Manager fu scelto Orlandini e "masseur" Bianchi detto "Schisc".

L'équipe Fiat si distingueva per il rosso cupo delle sue maglie, sulle quali faceva spicco la scritta Fiat color oro ricamata sul petto.

I tecnici e gli sportivi furono concordi nel ritenere pressoché imbattibile la compagine torinese e gli avvenimenti agonistici del 1911 dimostrarono appieno la veridicità di tali opinioni.

CONDIZIONI GENERALI

تعمیراتی

تعمیراتی

- ORDINAZIONI** LE ORDINAZIONI SARANNO RITENUTE NULLE SE NON ACCOMPAGNATE DA UN TERZO DEL LORO AMMONTARE. LA RIMANENZA DOVRÀ ESSERE PAGATA ALLA CONSEGNA.
- PREZZI** I PREZZI SEGNA TI IN CATALOGO S'INTENDONO NETTI E PER MERCE FRANCA NEI NOSTRI STABILIMENTI. I PREZZI FATTURATI NON SONO IMPEGNATIVI PER FUTURE ORDINAZIONI.
- ACCESSORI** NEL PREZZO DEI NOSTRI CICLI SONO COMPRESI I SEGUENTI ACCESSORI: BORSETTA, CHIAVE FISSA, OLIA TORE, POMPA, PORTA-POMPE, E SCLUSI INVECE CAMPANELLO E FANALE.
- IMBALLO** L'IMBALLO VIENE FATTURATO AL MIGLIOR PREZZO POSSIBILE E NON SI ACCETTA DI RITORNO.
- SPEDIZIONE** LA MERCE VIAGGIA A RISCHIO E PERICOLO DEL COMMITTENTE E GLI EVENTUALI
- RECLAMI** DEVONO ESSERE FATTI ENTRO CINQUE GIORNI DAL RICEVIMENTO DELLA MERCE. DALL'ACQUIRENTE VIENE SCELTO DOMICILIO LEGALE IN TORINO PER QUALUNQUE CONTROVERSA. ANCHE NEL CASO DI ACQUISTI FATTI DA QUALCHE NOSTRA FILIALE O DEPOSITARIA FUORI TORINO.



Il ciclismo Fiat nel 1911

Il nuovo anno iniziò con la Torino-Bordighera per dilettanti.

La corsa, disputatasi il 19 aprile di domenica, vide allinearsi alla partenza 71 concorrenti. Il via fu dato alle ore 6,50 da Torino.

La gara si accese subito e già a Moncalieri avvenivano i primi distacchi. Dopo essere transitati per Mondovì, i corridori percorrevano gli ultimi chilometri di pianura ed affrontavano quindi il Colle di Nava. La selezione era stata dura. La salita al colle vide soltanto 20 concorrenti ancora in gara. Tutti i corridori su biciclette Fiat erano presenti. Anzi, il loro slancio fu tale che, in vetta al Colle di

San Bartolomeo, transitava prima Berterelli seguito a 200 metri da un gruppetto composto da Gremo, Sassone, Alberti, Bonalanza e Bosco, tutti su Fiat.

La corsa sembrava ormai conclusa ad Oneglia, alcuni controlli transitavano primi Bertarelli e Gremo, allorché, in vista di Sanremo i due fuggitivi furono raggiunti dal valoroso Bosco che, con uno sprint fulminante, riusciva ad aggiudicarsi la corsa.

Lo stesso mese di

aprile vide una nuova, superba affermazione del mezzo meccanico Fiat.

Nel Gran Prix de Paque disputatosi al Velodromo du Parc des Princes, a Parigi, il corridore Moretti su bicilcetta Fiat, batteva avversari come Ellegaard, Friol e Dupré, e si laureava Campione del mondo. Tempo prima lo stesso corridore aveva vinto a Milano il Criterium di Velocità e la Corsa dell'ora all'americana. In entrambe le gare egli aveva corso con un ciclo Fiat.

I trionfi continuarono per tutto l'anno e la rossa équipe torinese si rafforzò sempre più.

Il 7 maggio, il neo-profes-

CONDIZIONI DELLA GARANZIA

تعمیراتی

تعمیراتی

I NOSTRI CICLI FIAT VENGONO GARANTITI PER UN ANNO DAL GIORNO DELL'ACQUISTO DA TUTTI I DIFETTI DI COSTRUZIONE O DI MATERIALE. TALE GARANZIA È NATURALMENTE LIMITATA ALLA RIPARAZIONE GRATIS DEL DIFETTO. SEMPRE CHE IL PEZZO DA RIPARARSI CI VENGA SPEDITO IN PORTO FRANCO ALLE NOSTRE OFFICINE TORINO - VIA BIAROCCHETTI, 31. NON GARANTIAMO I GUASTI CAUSATI DA NATURALE DEPRIMENTO, DA USO ANORMALE, DA TRASCURANZA O DA INCIDENTI. COSÌ PURE, NON SONO COMPRESI NELLA GARANZIA LE SELLE, LA CATENA, I CERCHI LEGNO E LE GOMME, DELLE QUALI USIAMO LE MIGLIORI IN COMMERCIO.

LA GARANZIA È VALIDA SOLAMENTE PER LE MACCHINE ACQUISTATE DIRETTAMENTE DA NOI O DA QUALCHE NOSTRO CONCESSIONARIO PER LA VENDITA E SOLO PER IL PRIMO ACQUIRENTE.

تعمیراتی



sionista Gremo, entrato da poco a far parte della squadra Fiat, trionfava nella Coppa d'oro di Toscana, disputata sul percorso Firenze-Arezzo-Siena-Firenze per complessivi 218 Km. Il successo fu completato dal secondo dal secondo posto ottenuto da Bonalanza, anche egli neo-professionista dell'equipe Fiat.

Venne poi il 3° Giro ciclistico d'Italia. La Fiat si aggiudicò due tappe importanti: la Mondovì-Torino e la Torino-Milano, rispettivamente di

Km 302 e 286,5. A Torino arrivò primo Petit Breton ed a Milano, Santhià precedette il corridore francese che tuttavia guadagnava il secondo posto in classifica generale.

Il coraggio, la volontà e l'agonismo di Petit Breton, portarono il transalpino al primo posto in classifica al termine della IX tappa. Ma la sfortuna gli impedì di conquistare l'alloro, finale sul quale sembrava aver messo un'ipoteca definitiva. Nel corso della II tappa, la Bari-Napoli, Petit Breton fu costretto al ritiro della rotura del suo cambio di velocità e la Fiat dovette rinunciare al legittimo successo cui aspirava.

Ma, affinché non si avesse a credere che la mancata affermazione fosse dovuta ad inefficienza del mezzo meccanico, Petit Breton indirizzò alla Casa torinese la seguente lettera:

Spett. Ditta Cicli Fiat, onde evitare malintesi e interpretazioni sulla causa del mio abbandono, io tengo a dichiararVi che fui soddisfatto della macchina da corsa Fiat da Voi fornita-mi per il Giro d'Italia, sia per la sua rigidità che per la sua scorrevolezza, e che l'incidente che mi obbligò a fermarsi fu la spaccatura del filetto di uno dei pezzi del mio mozzo cambiamento di velocità, mezzo che volli ad ogni costo adottare contro il consiglio dei dirigenti della Vostra Casa.

Tempi fatti registrare da Ponzio:

1° giro	36"
2° giro	19"
3° giro	13" 3/5
2 Km	1' 56"
4 Km	2' 29"
6 Km	5' 44"
10 Km	8' 19"
30 Km	16' 31"
30 Km	24' 30"
1/2 ora	Km 96,600
40 Km	32' 48"
50 Km	40' 69"
60 Km	48' 51"
70 Km	56' 40"
I ora	Km 74,320 (nuovo record mondiale)
80 Km	I ora 7' 27"
90 Km	I ora 15' 23"
100 Km	I ora 23' 24" 3/5 (nuovo record italiano)

Precedenti records mondiali dell'ora:

1893	Muller	Km 48.750
1899	Brunoni	Km 51.750
1903	Carlevaro	Km 55,550
1903	Giappone	Km 66.350
1903	Giappone	Km 66.400
1904	Giappone	Km 71,152

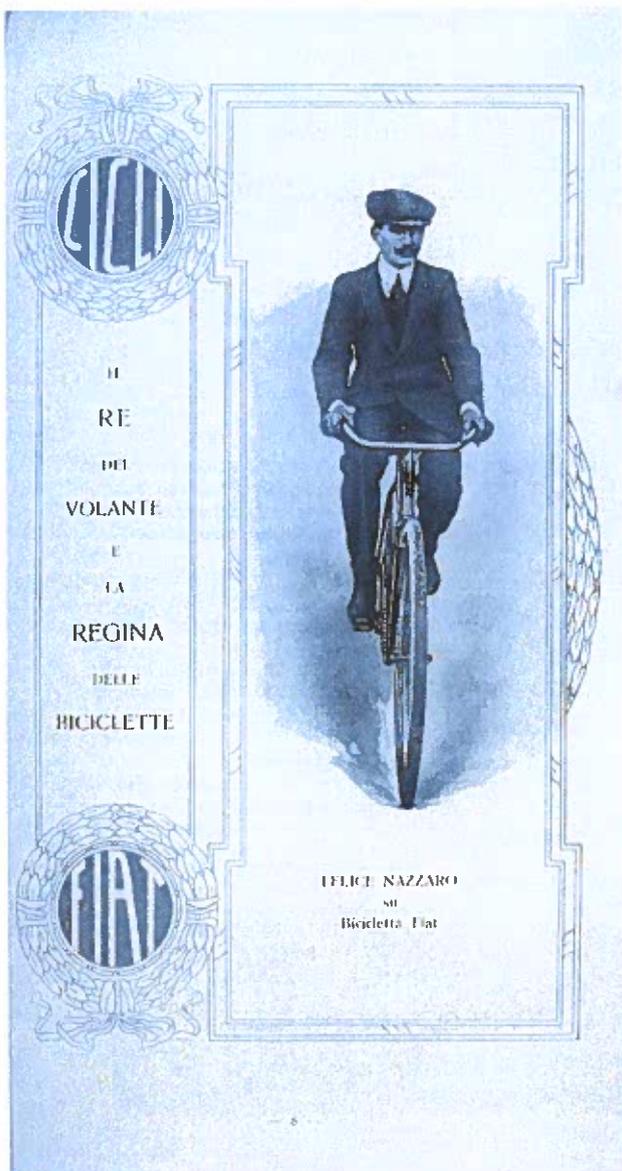
L'incidente fu talmente strano che, se non avessi sempre avuta presso di me la mia macchina o non fosse stata sempre confidata a persone di mia piena fiducia, io potrei credere anche ad un atto di "sabotage".

*Con stima Vi saluto,
Petit Breton.*

L'amarezza del Giro d'Italia fu presto dimantata.

L'11 giugno, sul percorso Torino-Bordighera, 59 concorrenti presero il via per disputarsi la Coppa Principe di Piemonte.

Anche i nomi dei grandi campioni del momento vengono in soccorso alla nascente industria ciclistica



Già a Chivasso erano in testa tre "maglie rosse": Gremo, Bosco e Bonalanza, che erano riusciti ad evadere dal gruppo ed a guadagnare un discreto vantaggio. La fuga proseguiva fino a che ai fuggitivi riuscivano ad accodarsi Torricelli e Guarda. L'arrivo vedeva primo Bosco della Fiat, la quale riusciva a piazzare 4 dei suoi uomini fra i primi otto.

Nell'agosto venne disputata la classica corsa delle Tre Capitali. Si trattava di una gara impegnativa il cui tracciato congiungeva in tre successive tappe Torino, Parma, Firenze e Roma.

Il 30 agosto venne dato il via alla prima tappa la Torino-Parma di 244 km. La partenza avvenne fuori della barriera di Nizza, a Torino, presso la località denominata Lingotto che sarebbe più tardi divenuta celebre nel mondo per lo stabilimento Fiat che ne prese il nome.

I partenti erano 52 su circa 80 iscritti. La Torino-Parma fu appannaggio di Ganna che in volata precedette il famoso Henri Pelissier, da poco entrato a far parte dei "rossi" della Fiat. Anche la seconda tappa, la Parma-Firenze di 262 km. vide il corridore francese piazzarsi al secondo posto. Questa volta l'esito non si decise più in volata bensì sulla salita del monte Casaglia, sulla cui vetta transitavano nell'ordine: Pelissier, Galetti, Pavesi e Micheletto.

Fu quest'ultimo che riuscì in discesa a staccare tutti ed a vincere alla media di Km/h 28,738.

Non c'è due senza tre. ed ancora una volta pelissier si piazzava al posto d'onore nella terza ed ultima tappa, la Firenze-Roma di km. 346.

La partenza dell'ultima frazione della corsa era stata data domenica 3 settembre ai 28 corridori superstiti. nel tratto finale avveniva l'episodio decisivo. pelissier iniziava l'attacco, subito seguito da Beni ed Allasia. In vista di Roma, Allasia cadeva e sul rettilineo d'arrivo si presentavano Pelissier e Beni. L'incitamento dei concittadini permise a quest'ultimo di radunare le residue forze e di battere in volata il francese; Questi risultava però il vincitore finale della corsa ed ancora una volta era una vittoria Fiat.

La Milano-Torino corsasi il 10 settembre, con partenza dal Poligono di Boldinasso presso la città lombarda, costituì una autentica apoteosi per il ciclismo sportivo Fiat.

Pelissier si classificò primo, Santhià ed Aymo rispettivamente 4° e 5°, e questi piazzamenti consentirono alla Fiat di guadagnare anche la Coppa della Stampa per il miglior tempo fatto su 100 concorrenti e la migliore classifica d'équipe.

Tutti i trionfi avevano fatto notevolmente crescere la



vendita e conseguentemente la produzione delle biciclette Fiat.

I vecchi locali di Via Marocchetti divennero insufficienti e la Fiat decise di acquistare vasti fabbricati che già avevano ospitato l'Itala e al Lancia, in Via Petrarca 31.

Il grandissimo salone interno venne adibito quasi per intero al montaggio ed alla rifinitura delle serie che provenivano da Villar Perosa; una parte era impiegata come magazzino, mentre in un altro edificio si trovavano i reparti di imballaggio e

In questa pagina, del 1909, si evidenzia l'avvenuta trasformazione del nuovo metodo di vendita dei prodotti Fiat, attraverso la sua rete promozionale dei Garages Riuniti

1910 - I Cicli Fiat vincono:

10/8	Milano-Como: Campionato Elison	I° GUAGNINI
14/8	Poirino: Corsa su Pista	I° TEOBALDI
28/8	Circuito di Bastia	I° UBALDI
30/8	Coppa Valpone	I° PASTORE
04/9	Avigliana: Circuito dei Laghi	I° RIVA
08/9	Gran Premio Città di Chivasso Km. 220	I° BOSCO
08/9	Circuito Semiana Lomellina	I° BOSCO
08/9	Beinette-Mondovì-Cuneo	I° BOSCO
18/9	Torino-Avigliana Campionato Giornalisti	I° FIAT Gran Premio d'équipe
19/9	Cuneo: Corsa Internazionale su pista	I° TEOBALDI
25/9	Aosta-Pont St. Martin-Aosta	I° BARBERO
02/10	Circuito Cavour-Saluzzo	I° BOSCO
09/10	Coppa Baldo Km 190	I° ALDRUCCI
16/10	Baldissero-Ivrea-Baldissero	I° BOSCO
17/10	Gran Criterium Ciclistico di chiusura	I° GREMO
22/10	Circuito di Cossato Km 128	I° GREMO
1/11	Venaria-Susa-Venaria	I° GREMO
1/11	Coppa Gavirate Km 165	I° ERSA
6/11	Coppa Internazionale D. Alighieri km 160	I° ANDREOLI
7/11	Coppa della Liguria Km 170	I° RAPELLI

quello delle spedizioni, queste ultime dirette soprattutto verso l'America. Tutta la parte fiancheggiante la strada fu riservata agli uffici.

Nel 1912 a causa soprattutto della guerra di Libia e dei turbini che agitavano le forze popolari della nazione, l'attività ciclistica in Italia andò lentamente scemando. Le industrie erano impegnate nelle forniture di automezzi, armi ed equipaggiamenti vari per le forze impegnate in terra d'Africa e cominciò a delinearsi una grave crisi nel

settore della costruzione di biciclette.

In quell'anno la Fiat Cicli partecipò ancora ufficialmente ad una sola manifestazione: al Milano-Sanremo, in cui conquistò il primo posto assoluto nella classifica per équipes. La sua squadra era completamente mutata rispetto a quella trionfatrice dell'anno precedente; si componeva ora di: Corlaita, Faber, Micheletto, Pavesi e Georget.

Assente al IV Giro ciclistico d'Italia, che data la situa-

zione politico-economica interna risultò un autentico fiasco, la Fiat Cicli si astenne dal partecipare a qualsiasi altra gara e piano piano scomparve da quella ribalta agonistica che per circa due anni l'aveva vista mattatrice.

Quella della équipe Fiat dalle maglie color rosso cupo, era stata una avventura meravigliosa, folgorante, che aveva acceso gli animi di milioni di sportivi e che appare, dopo tanti anni, leggendaria ed incredibile.